MOTOR SPORT aktuell
NR. 40 / 14. SEPTEMBER 2022

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

F1: Verstappen gewinnt in Monza

Nächste Klatsche für Rot & Silber

56 Seiten

IndyCar-Finale in Laguna Seca

Will Power holt zweiten Titel

DTM in Spa-Francorchamps

Wetterkapriolen und neue Sieger

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 40



Superbike-WM in Magny-Cours

Toprak zwei Mal ganz oben auf dem Podest



Rallye-WM in Griechenland

Hyundai feiert den ersten Dreifach-Sieg



Sportwagen-WM in Fuji

Toyota-Duo dominiert beim WEC-Heimspiel

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen auch beim Ferrari-Heimspiel vorn **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Monza **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Porsche sagt den F1-Einstieg doch noch ab **S. 10**
Formel 1 Alonsos 350. GP und aktuelle Nachrichten **S. 12**
Formelsport Titel in der Formel 2 und Formel 3 sind vergeben **S. 14**
IndyCar Will Power wird zum zweiten Mal Champion **S. 16**
Sportwagen Falken gewinnt das 12h-Rennen der NLS **S. 18**
Sportwagen-WM Toyota und Ferrari siegen in Fuji **S. 22**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 25**
Rallye-WM Hyundai-Dreifachsieg bei harter Akropolis-Rallye **S. 26**
Rallye WRC2 Griechenland und weitere aktuelle News **S. 30**
DTM Zwei neue Sieger bei den Rennen im belgischen Spa **S. 34**
Tourenwagen News aus TCR, NASCAR und Supercars **S. 37**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Gresini-Pilot Enea Bastianini **S. 38**
MotoGP WM-Leader Quartararo auch beim Test vorne **S. 40**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Aragón **S. 42**
Superbike-WM Rea verliert den Anschluss im WM-Rennen **S. 44**
Superbike-WM Ergebnisse und News aus Frankreich **S. 46**
Straßensport Der allererste Bol d'Or und aktuelle News **S. 48**
Offroad Langbahn, MX Masters, Speedway und mehr **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



16 IndyCar Laguna Seca: Will Power holt sich beim Finale seinen zweiten Titel in der US-Formelserie

MOTORSPORT IMAGES

44 Superbike-WM: BMW sammelt Führungskilometer und verpasst mit Scott Redding nur knapp den Sieg

BMW



50 Langbahn-WM: Mathieu Trésarrieu machte in Vechta den Titel vorzeitig klar

GOFFELMEYER

34 DTM in Spa: Die Ardennen-Achterbahn brachte zwei neue Laufsieger hervor

MERCEDES

30 WRC2: Emil Lindholm gewinnt bei der Akropolis-Rallye mit viel Köpfchen



ROESELER



MSa-Paddock



FERRARI VOLL IM BLICK
In Monza drehte sich alles um Ferrari – natürlich. Vor dem Motorhome bildete sich an jedem Tag eine Menschentraube. Staatschef Mattarella motivierte die Roten zusätzlich. Doch mit dem Heimsieg wurde es nichts.



NACH DREI JAHREN ENDLICH: JAPAN!
Weil die Coronazahlen in Japan immer noch hoch sind, herrschen strenge Einreise- und Visabeschränkungen. Aber es gab im WEC-Fahrerlager niemand – den Autor eingeschlossen –, der sich nicht auf die Rückkehr ins Land des Lächelns gefreut hätte!



COOLER SONNENSCHUTZ
Bei der heißen Akropolis-Rallye waren Sonnencreme und Kopfbedeckung Pflicht. Dachte sich auch Thierry Neuville und schenkte unserem Rallye-Reporter Reiner Kuhn nach der Rallye seine Sieger-Kappe.



UNTER LEGENDEN
Im Konferenzsaal von Magny-Cours hängt eine Sammlung von Schwarz-Weiß-Fotos des Pariser Studios Harcourt von Formel-1-Fahrern der 1990er-Jahre. MSa-Reporter Imre Paulovits hatte viel Freude an ihnen.

Zwei Stimmungs

Ferrari hatte das schnellere Auto auf eine Runde, Red Bull über die Distanz. Max Verstappen tauchte früh hinter Charles Leclerc auf und besiegte ihn über das bessere Reifenmanagement. Ein Finale unter Safety Car war der zweite Stimmungskiller für die Ferrari-Fans.

Von: **Andreas Haupt**

Brachte das Safety Car Ferrari um eine Siegchance?

Die Tifosi auf den Tribünen fühlten sich verschaukelt. Sie träumten von einem Szenario à la Abu Dhabi mit später Rennfreigabe, wurden aber schwer enttäuscht. Rennleiter Niels Wittich ließ das Safety Car bis zum bitteren Ende draußen. Die italienischen Fans quittierten es mit lautstarken Buhrufen. Max Verstappen tuckerte vor Charles Leclerc über den Zielstrich und heimste den elften Saisonsieg ein.

Das Formel-1-Management soll über die Entscheidung, das Rennen unter Safety Car zu beenden, sehr verstimmt gewesen sein. Die FIA rechtfertigte sich. Sicherheit gehe vor. Keiner kann sich aussuchen, wann ein Vorfall passiert, der ein Safety Car erfordert. In diesem Fall hatte McLaren-Pilot Daniel Ricciardo sein Auto auf der Innenseite zwischen den Lesmo-Kurven geparkt. Vermutlich ein Ölleck zwang ihn zur Aufgabe. Das Getriebe steckte in einem Gang fest. Die Streckenposten konnten die Kraftübertragung nicht in den Leerlauf zwingen, um den McLaren in eine Versorgungsstraße zu rollen. „Mit dem Problem sind Verzögerungen im Ablauf verständlich“, sagte Ferrari-Teamchef Mattia Binotto. „Doch aus unserer Sicht hat die Rennleitung zu lange gewartet, das Feld für einen möglichen Neustart zu ordnen.“

Die Rennleitung hatte Bernd Mayländer in der 47. Runde auf die Strecke geschickt. Das Safety Car fing zunächst George Russell ein, der an dritter Stelle lag. Es dauerte zwei Runden, bis der Mercedes-Fahrer das Signal erhielt, samt Gefolgschaft vorbeizufahren. So lange war das Feld geteilt. Max Verstappen und Charles Leclerc bildeten die andere Gruppe – mit den überrundeten Valtteri Bottas und Yuki Tsunoda zwischen sich. Die Rennleitung rechtfertigte die späte Überholfreigabe damit, dass der Bergekran erst quer über die Strecke kommen musste. Innen hinter der Leitplanke war kein Platz. Die FIA spielte die sichere Karte. Die Fahrer müssen unter Safety Car zwar langsam fahren, man will aber kein Risiko eingehen. Ein Rennabbruch kam nicht infrage, weil es die Regeln nicht hergeben. Die Strecke war ja nicht blockiert.

Bis sich das Feld sortiert hatte, war die Zeit abgelaufen, damit sich die Überrundeten – im Gegensatz zu Abu Dhabi – ordnungsgemäß zurückrunden. So entstand eine unglückliche Situation, mit der keiner zufrieden war. Selbst Red Bull hätte sich einen Neustart gewünscht. „Max hatte frische weiche Reifen, Leclerc nur gebrauchte. Wir hätten auch so gewonnen“, glaubte Teamchef Christian Horner. Dem stimmte Binotto zu: „Wir hätten Verstappen auch in einem kurzen Sprint kaum geschlagen.“

Wie taktierte Ferrari?

In der Qualifikation war das rote Auto schneller. Über die Distanz hielt Verstappen alle Trümpfe in der Hand. Fahrer und Ingenieure hatten den RB18 so abgestimmt, dass er die Reifen konserviert. Dafür wurde ein größerer Heckflügel aufgeschnallt. Ferrari machte das Gegenteil und setzte auf Höchstgeschwindigkeit.

Schon früh holte Leclerc das größte Problem der letzten Rennen ein. Der Ferrari nimmt die Reifen zu hart ran. Nach wenigen Umläufen ließen die Vorderreifen nach. Verstappen tauchte bereits nach fünf Runden hinter ihm auf und verkürzte stetig. Sein Red Bull lag in den Kurven ruhiger. Das reduzierte bei Asphalttemperaturen von über 40 Grad Celsius den Verschleiß.

Das VSC in Runde 12 kam Ferrari wie gerufen: „Verstappen war schneller. Wir mussten etwas

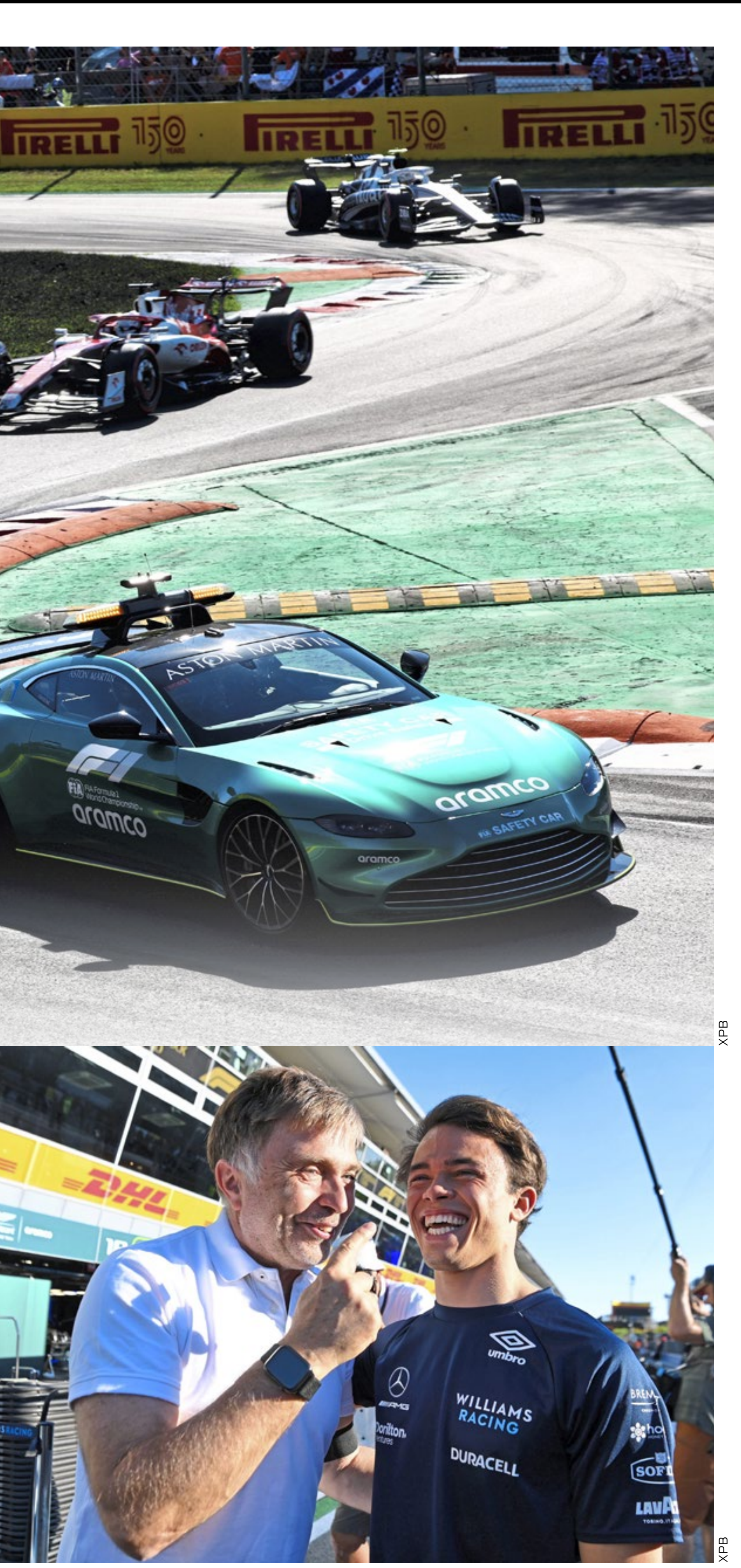


Die lange Safety-Car-Phase am Ende des Rennens ließ keinen Neustart mehr zu. Mit der Zielankunft im Bummeltempo war niemand zufrieden

WILHELM

Charles Leclerc und George Russell starteten aus der ersten Reihe. Am Ende kletterte aber wieder Max Verstappen auf die oberste Stufe des Podiums.

killer für Ferrari



XPB

XPB

Nyck de Vries erfuhr erst Samstagvormittag von seinem Einsatz. Nach starker Leistung sprangen bei der F1-Premiere direkt zwei WM-Punkte heraus

anderes machen, um überhaupt eine Chance zu haben.“ Pech: Wittich gab das Rennen wieder frei, als Leclerc beim Reifenwechsel stand. So hatte er nur einen halben Vorteil unter VSC. „Fünf bis sieben Sekunden weniger als sonst“, rechnete der Gegner vor.

Red Bull machte einfach das Gegenteil von Ferrari und hielt Verstappen für einen langen ersten Stint auf den Softs draußen. Gleichzeitig wunderte man sich, dass Leclerc die Mediums aufgezogen hatte und damit ein Zweistopprennen garantiert war. „Wir hätten die harten genommen, um bis zum Ende zu kommen.“ Binotto rechtfertigte sich: „Zwei Stopps waren nicht falsch. Man weiß ja nie, wie die Reifen bei Verstappen halten und ob noch ein spätes Safety Car hilft. Das war ein Poker, der funktionieren hätte können.“ Tat er nicht. Red Bull war auf allen Mischungen und zu jeder Zeit stärker. Minimum drei Zehntel pro Runde.

Wie kamen Sainz, Hamilton und Pérez nach vorn?

George Russell fuhr als Dritter ein einsames Rennen. Ohne Aussicht nach vorn oder Gefahr von hinten. Hinter ihm landeten drei Fahrer im Ziel, die sich nach Motorstrafen durchs Feld pflügen mussten. Carlos Sainz, der von Platz 18 startete. Lewis Hamilton, der von Platz 19 kam. Und Sergio Pérez, der es als 13. im Grid etwas leichter hatte, aber hinter beiden die Zielflagge sah.

Sainz stach in der Frühphase dank kleinem Heckflügel durchs Feld. Nach 13 Runden war er schon Vierter, da war Hamilton erst bis auf Platz 13 vorgerückt. Der Spanier stellte in seinem Ferrari also früh die Weichen. Er wartete bis zur 30. Runde mit dem ersten Stopp, kam vor dem Mittelfeld wieder raus und angelte sich direkt Pérez.

Hamiltons Aufholjagd war mühsamer, weil seinem Mercedes der Topspeed fehlte. Das Auto musste wegen der Bodenwellen zu hoch gesetzt werden. Der Mercedes baut trotz Mini-Flügel zu viel Luftwiderstand auf. Ein langer erster Rennteil bis Runde 33 und nur ein einziger Stopp zahlten sich aus. „Der fünfte Platz war das bestmögliche Ergebnis. Lewis hat es geholt“, bilanzierte Mercedes-Teamchef Toto Wolff zufrieden.

Pérez kam anfangs überhaupt nicht voran und fing sich auf den Startreifen obendrein einen Bremsplatten ein. Das zwang ihn bereits in Runde sieben zum Wechsel auf die harte Mischung. Das war aber gar nicht so schlecht für den Mexikaner, weil es ihn aus dem Verkehr brachte. Der Stopp für Softreifen im 42. Umlauf kostete ihn den Platz gegen Hamilton – und gegen Lando Norris. McLaren schenkte ihn zurück. Pérez gelang auf den weichen Reifen die schnellste Runde.

Wo verzockte sich McLaren?

Während des Safety Cars. Eigentlich wäre Norris Sechster geworden. Doch McLaren holte ihn kurz vor Schluss noch einmal zum Reifenwechsel auf Softs. Verstappen, Leclerc, Russell und Sainz konnten sich unter Safety Car einen Boxenbesuch ohne Platzverlust leisten. Kevin Magnussen, Yuki Tsunoda und Nicholas Latifi es riskieren. Doch die McLaren-Strategen verzockten sich. Man konnte ja nicht ahnen, dass das Safety Car bis zur Zielflagge draußen bleiben würde.

Teamchef Andreas Seidl erklärte die Strategie: „Ohne Stopp hätte uns Pérez mithilfe des Windschattens bei einem Restart erwischt. Wir waren sicher, dass er und Hamilton draußen bleiben würden. Also wollten wir es umdrehen, und mit frischeren Reifen die beiden am Ende überholen.“

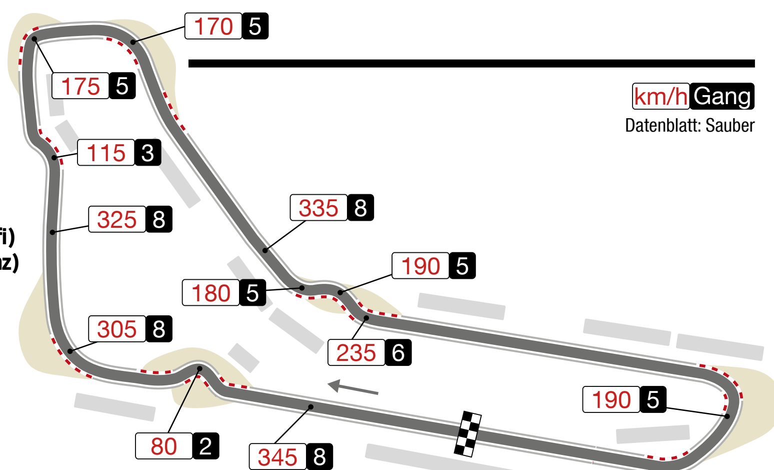
Wie meisterte Nyck de Vries sein erstes Rennen?

Diese Vorstellung müsste Nyck de Vries in die Pole für das zweite Williams-Cockpit 2023 bringen. Der Niederländer brillierte und wurde zum Fahrer des Rennens gewählt. De Vries befand sich größtenteils in einem DRS-Zug mit Daniel Ricciardo, Pierre Gasly und Guanyu Zhou. Mit der richtigen Taktik holte er zwei Punkte. Dass er unter Safety Car zwischen Kurve zwei und drei zu hart bremste und Zhou ihm fast aufgeknallt wäre, wurde mit einer Verwarnung geahndet. ■

GP ITALIEN: 16. VON 22 LÄUFEN, 11. SEPTEMBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,793 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**306,720 km**
Zuschauer:	**142 000**
Wetter:	**27 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**347,8 km/h (Latifi)**
Topspeed Rennen:	**356,4 km/h (Sainz)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**83 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**458 m**
Führungswechsel:	**3**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	George Russell, GB	63
3	Lando Norris, GB	4
4	Daniel Ricciardo, AUS	3
5	Pierre Gasly, FRA	10
6	Fernando Alonso, ESP	14
7	Max Verstappen, NL[1]	1
8	Nyck de Vries, NL	45
9	Zhou Guanyu, CHN	24
10	Nicholas Latifi, CAN	6
11	Sebastian Vettel, D	5
12	Lance Stroll, CAN	18
13	Sergio Pérez, MEX[2]	11
14	Esteban Ocon, FRA[1]	31
15	Valtteri Bottas, FIN[3]	77
16	Kevin Magnussen, DK[3]	20
17	Mick Schumacher, D[3]	47
18	Carlos Sainz, ESP[4]	55
19	Lewis Hamilton, GB[4]	44
20	Yuki Tsunoda, JAP[5]	22

Startnummer
[1]+5 Plätze: 5. Motor; [2]+10 Plätze: 4. Motor;
[3]+15 Plätze: Tausch v. 3 Antriebskomponenten;
[4]Rückversetzung: Tausch Power Unit;
[5]Rückversetzung: Tausch Power Unit + Sportstrafen

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	11	335
2.	Leclerc	3	219
3.	Pérez	1	210
4.	Russell		203
5.	Sainz	1	187
6.	Hamilton		168
7.	Norris		88
8.	Ocon		66
9.	Alonso		59
10.	Bottas		46
11.	Gasly		22
12.	Magnussen		22
13.	Vettel		20
14.	Ricciardo		19
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Zhou		6
18.	Stroll		5
19.	Albon		4
20.	De Vries		2
21.	Latifi		0
22.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	53/34[1]	1:20.27,511 min = 228,729 km/h	1.24,745 min
2.	**Leclerc**	53/19	+ 2,446 s	1.24,336 min
3.	**Russell**	53	+ 3,405 s	1.25,288 min
4.	**Sainz**	53	+ 5,061 s	1.24,446 min
5.	**Hamilton**	53	+ 5,380 s	1.24,434 min
6.	**Pérez**	53	+ 6,091 s	1.24,030 min
7.	**Norris**	53	+ 6,207 s	1.24,718 min
8.	**Gasly**	53	+ 6,396 s	1.26,718 min
9.	**De Vries**	53	+ 7,122 s	1.26,624 min
10.	**Zhou**	53	+ 7,910 s	1.26,361 min
11.	**Ocon**	53	+ 8,323 s	1.26,593 min
12.	**Schumacher**	53	+ 8,549 s	1.25,298 min
13.	**Bottas**	52		1.25,706 min
14.	**Tsunoda**	52		1.26,857 min
15.	**Latifi**	52		1.26,798 min
16.	**Magnussen**	52		1.26,798 min
17.	**Ricciardo**	45	Motor (P 8)	1.26,603 min
18.	**Stroll**	39	Motor (P 17)	1.27,467 min
19.	**Alonso**	31	Wasserleck (P 8)	1.27,203 min
20.	**Vettel**	10	MGU-K (P 13)	1.27,501 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	12	545
2.	Ferrari	4	406
3.	Mercedes		371
4.	Alpine		125
5.	McLaren		107
6.	Alfa Romeo		52
7.	Haas		34
8.	Alpha Tauri		33
9.	Aston Martin		25
10.	Williams		6

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	13:3
Hamilton – Russell	9:7
Leclerc – Sainz	12:4
Norris – Ricciardo	14:2
Alonso – Ocon	9:7
Gasly – Tsunoda	10:6
Vettel – Stroll	9:5
De Vries – Latifi	1:0
Bottas – Zhou	11:5
Schumacher – Magnussen	4:12

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



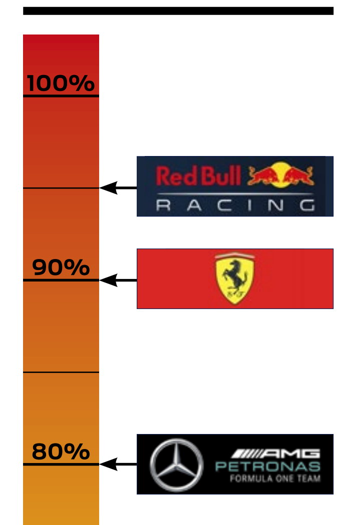
GP ITALIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.22,410 min	25
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,077 s	23
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,279 s	27
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,421 s	24
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,430 s	27
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,665 s	28
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,689 s	26
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,850 s	26
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,984 s	27
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,101 s	26
11.	Alexander Albon	Williams	+ 1,119 s	24
12.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,160 s	28
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,230 s	27
14.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,251 s	21
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,278 s	28
16.	Lando Norris	McLaren	+ 1,446 s	27
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,596 s	24
18.	Antonio Giovinazzi	Haas	+ 1,907 s	25
19.	Nyck De Vries	Aston Martin	+ 2,321 s	22
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,531 s	24

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.21,664 min	24
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,143 s	27
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,193 s	23
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,674 s	29
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,722 s	24
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,730 s	26
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+0,839 s	25
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,064 s	29
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,088 s	28
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,171 s	24
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,247 s	26
12.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,274 s	30
13.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,329 s	26
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,471 s	25
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,553 s	31
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,893 s	25
17.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,067 s	26
18.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,121 s	27
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,318 s	23
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,922 s	9

FORMBAROMETER

















100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.21,252 min	19
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,347 s	15
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,596 s	26
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,645 s	17
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,054 s	17
6.	Lando Norris	McLaren	+ 1,067 s	19
7.	George Russell	Mercedes	+ 1,105 s	24
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,178 s	27
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,254 s	17
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,315 s	22
11.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,405 s	14
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,503 s	21
13.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,524 s	19
14.	Nyck De Vries	Williams	+ 1,617 s	21
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,619 s	19
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,698 s	26
17.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,852 s	20
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,951 s	17
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,140 s	8
20.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,487 s	16

GP ITALIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.21,280	1.21,208	1.20,161
2.	Max Verstappen	1.20,922	1.21,265	1.20,306
3.	Carlos Sainz	1.21,348	1.20,878	1.20,429
4.	Sergio Pérez	1.21,495	1.21,358	1.21,206
5.	Lewis Hamilton	1.22,048	1.21,708	1.21,524
6.	George Russell	1.21,785	1.21,747	1.21,542
7.	Lando Norris	1.22,130	1.21,831	1.21,584
8.	Daniel Ricciardo	1.22,139	1.21,855	1.21,925
9.	Pierre Gasly	1.22,010	1.22,062	1.22,648
10.	Fernando Alonso	1.22,089	1.21,861	keine Zeit
11.	Esteban Ocon	1.22,166	1.22,130	
12.	Valtteri Bottas	1.22,254	1.22,235	
13.	Nyck De Vries	1.22,567	1.22,471	
14.	Zhou Guanyu	1.22,003	1.22,577	
15.	Yuki Tsunoda	1.22,020	keine Zeit	
16.	Nicholas Latifi	1.22,587		
17.	Sebastian Vettel	1.22,636		
18.	Lance Stroll	1.22,748		
19.	Kevin Magnussen	1.22,908		
20.	Mick Schumacher	1.23,005		

STATISTIK DES WOCHENENDES



Fahrer kassierten Strafen nach der Quali. Verstappen fiel um fünf Positionen zurück, weil Red Bull den fünften Motor zückte. So erging es auch Alpine-Pilot Ocon. Pérez kassierte für den vierten Motor zehn Plätze. Neuer Motor, Turbo und neue MGU-H kosteten Bottas und Magnussen je 15 Ränge. Gleiche Anzahl für Schumacher für frischen Motor und Getriebe. Bei Hamilton wurden vier Antriebsbausteine gewechselt, bei Sainz die ganze Power Unit plus Getriebe. Tsunoda bekam wie Hamilton vier frische Komponenten – und zwei Sportstrafen aufgebrummt.


WILHELM

Die Ermittlung der Monza-Startaufstellung war kompliziert

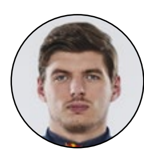
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,94
Die Motorstrafe relegierte Hamilton auf den 19. Startplatz. Am Anfang lief es zäh, weil Hamilton im DRS-Zug steckte. Doch kaum hatte er sich freigefahren, zeigte der Ex-Champion, was möglich gewesen wäre. Er war so schnell wie die Ferrari.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,50
Russell ist für Mercedes eine sichere Bank. Zum achten Mal stand der 24-jährige Brite auf dem Podium. 15 von 16 Mal landete er in den Punkterängen. Verstappen und Leclerc waren eine Spur zu schnell für den Mercedes-Piloten.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,31
Es wird fast schon langweilig. Verstappen gewinnt zum fünften Mal in Folge und bekommt regelmäßig die Bestnote. Egal, von wo er startet. Diesmal von Platz 7. Nach fünf Runden tauchte er an zweiter Stelle auf. Leclerc schlug er mit besserem Speed.



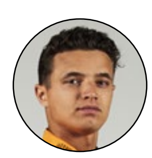
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 7,63
Pérez sieht richtig alt gegen seinen Teamkapitän aus. In der Qualifikation fehlten neun Zehntel. Pérez kam schlechter durch den Verkehr als Sainz und wurde früh an die Box geholt. Der 6. Platz noch hinter Hamilton war nicht überzeugend.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 8,75
Leclerc muss sich nichts vorwerfen. Die Pole-Position war das Resultat einer perfekten Runde. Im Rennen machte er keine Fehler. Sein Ferrari sprang einfach zu hart mit den Reifen um. Trotzdem hielt er halbwegs Schritt mit Verstappen.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 9/10 – Ø 7,75
Eigentlich war es egal, weil ihn die Motorstrafe auf Platz 18 verbannte. Doch für die Statistik fehlten Sainz am Samstag drei Zehntel auf Leclerc. Er machte alles durch eine grandiose Aufholjagd wett: Sainz überholte 12 Autos in 13 Runden.



Lando Norris - McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,88
In der Qualifikation war Norris fast so schnell wie die Mercedes. Ein schlechter Start und ein schlechter Re-Start nach der VSC-Phase machte ihm das Leben schwer. Doch er holte sich das verlorene Terrain schnell wieder zurück.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 08/10 – Ø 5,81
Endlich mal wieder ein gutes Rennen des Australiers. Ricciardo schaffte es ins Q3 und hielt fast das ganze Rennen Gasly, De Vries, Zhou und Ocon hinter sich. Ein Motorschaden klaute ihm vier WM-Punkte. Mit der Leistung hätte ihn McLaren behalten.



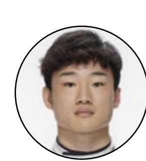
Fernando Alonso - Alpine
Note: 07/10 – Ø 8,19
Da war mehr drin als der zehnte Platz im Q3. Alonso baute zwei Fehler in seine Runden ein. Im Rennen hielt er sich lange im Sandwich der McLaren, bis ihn ein Wasserleck zur Aufgabe zwang. Die Serie von Zehn-Punkte-Ankünften ist gerissen.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,31
Ein strategischer Motorwechsel verbannte Ocon auf den 14. Startplatz. Die Alpine hatten im Rennen nicht den nötigen Topspeed, dem DRS-Zug zu entkommen. Ocon verhungerte in zwei Pulks. Für Platz 11 gab es nur die Holzmedaille.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 6,75
Gasly kennt jetzt jeden Quadratzentimeter von Ricciardos Heckflügel auswendig. Der McLaren erwies sich als unüberholbar. Deshalb lag einer kleiner Schatten über Gaslys achtem Platz. Er hatte eigentlich den Speed, um Norris zu folgen.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,69
Vom letzten Startplatz waren die Chancen gering. Platz 14 ist unter den Umständen ein gutes Ergebnis. Trotz seiner fünf Verwarnungen sorgte der Japaner im freien Training erneut für Ärger. Er reduzierte sein Tempo trotz gelber Flaggen nicht.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,57
Dieser Aston Martin war in Monza eine Schnecke. Zu langsam auf den Geraden, zu langsam in den Kurven. Trotzdem fuhren die grünen Autos in der Anfangsphase auf den Plätzen 11 und 12. Bis ein Hybrid-Schaden Vettels Rennen beendete.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,44
Stroll verlor knapp das Qualifikationsduell gegen Vettel. Die Motorstrafen hievten die Aston Martin in der Startaufstellung nach vorne. Bei den Grünen machte der Antrieb im Rennen schlapp. Stroll musste wegen Motorproblemen stoppen.



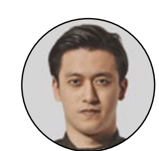
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 02/10 – Ø 3,75
Die Quali-Niederlage gegen Neuling De Vries darf nicht sein. Obwohl ihm die Motorstrafen Startplatz 10 schenkten, machte der Kanadier nichts daraus. Ein langsamer Boxenstopp kam auch noch dazu. Latifi wurde glanzloser Vorletzter.



Nyck de Vries - Williams Racing
Note: 10/10 – Ø 10,0
Das war ein Traumeinstand. Mit nur einem Training Übung schaffte es De Vries ins Q2. Nach einem sauberen Start hielt er sich das ganze Rennen ohne Fehler in der Gruppe hinter Ricciardo und wurde mit zwei Punkten belohnt.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,13
Der Motorschaden von Zandvoort hatte Konsequenzen für Monza. Schon wieder eine Motorenstrafe. Am Start wurde Bottas von Magnussen getroffen. Danach stimmte das Tempo, doch der Finne blieb im Feld stecken.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 6,56
Zhou erlöst Alfa Romeo mit einem Punkt. Der Chinese hätte schneller fahren können als De Vries, Gasly oder Ricciardo, blieb aber wieder mal hinter einem Williams stecken. Die starke Fahrt wurde mit dem zehnten Platz belohnt.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,44
ECU-Probleme und eine defekte Kupplung kosteten Schumacher viel Trainingszeit. Das erklärt das Ausscheiden im Q1. Im Rennen arbeitete sich Schumacher mit einem späten Stopp in die Punkte vor. Danach war er immer noch Zwölfter.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,50
Eine Kollision in der Startrunde beschädigte den Diffusor seines Haas und setzte eine Strafe. Danach war das Auto einfach zu langsam. Magnussens einziges Ziel war die Zielankunft. Selbst Latifi war für den Dänen zu schnell.

AUS DEM FAHRERLAGER

DE VRIES FÜR ALBON

Alexander Albon fuhr in Monza nur am Trainingsfreitag. Ein entzündeter Blinddarm zwang ihn danach zur Pause. Der Williams-Pilot musste unters Messer. Sein Rennstall stellte kurzerhand Nyck de Vries an, der für Aston Martin anstelle von Sebastian Vettel das erste Training gefahren war.

BART AUS LANGEWEILE

Sebastian Vettel tauchte in Monza mit einem Oberlippenbart auf. Der Aston-Martin-Pilot gab zu: „Reine Langeweile. Ich wollte mal was anderes probieren." Was wird er dann wohl mit seiner vielen Freizeit anfangen, die ihm ab nächstem Jahr blüht? „Ich habe Pläne. Mal schauen, ob ich mich nach drei Monaten, drei Jahren oder nie langweilen werde."

BITTE ZUM HIRNSCAN

Yuki Tsunoda war in Zandvoort fast schon raus, fuhr nach einem langen Boxenstopp aber doch weiter, nachdem ihn seine Mechaniker wieder festgezurrt hatten. Dann parkte er sein Auto mit Differenzial-Schaden so unglücklich, dass ein Safety Car ausgelöst wurde. Das rief Verschwörungstheoretiker auf den Plan, weil es Red Bull nutzte. „Diese Leute sollten eine Gehirnuntersuchung machen lassen, um zu sehen, was falsch mit ihnen ist", schimpfte Tsunoda eine Woche später.

FERRARI IN GELB

Ferrari feiert seinen 75. Geburtstag, Monza wurde 100 Jahre alt. Ferrari ehrte den Moment mit einer neuen Farbe. Die Fahrer trugen gelbe Overalls und gelbe Helme, die Autos bekamen gelbe Streifen. Gelb hat für Ferrari eine historische Bedeutung. Es sind die Hausfarben von Enzo Ferraris Geburtsort Modena. Das erste Exemplar jedes neuen Straßen-Ferrari wird in gelber Farbe lackiert.



FERRARI

Ferrari ausnahmsweise nicht in Rot

GEWICHTSVORTEIL WEG

Bis zum GP Kanada konnten die Alfa-Piloten mit McLaren und Alpine auf Augenhöhe fahren. Seitdem verlieren sie an Boden. Guanyu Zhou nennt einen der Gründe: „Zu Beginn der Saison hatten wir gegenüber allen anderen einen Gewichtsvorteil. Der ist geschrumpft." Der Sauber C42 war anfangs das einzige Auto am Gewichtslimit. Dieser Vorteil gegenüber der Konkurrenz war drei bis vier Zehntel wert.

KIES ODER ASPHALT?

In den letzten Jahren forderten die Fahrer immer wieder die Rückkehr von Kiesbetten statt Asphalt in den Auslaufzonen. Viele Strecken haben für viel Geld auf Kies umgestellt. Beim Fahrerbriefing kritisierten die Piloten den Schritt, weil Kiesbetten keinen Fehler verzeihen. Sie hätten jetzt lieber einen schmalen Kiesstreifen, dann Asphalt. Die FIA lehnt das als zu gefährlich ab.

RICCIARDO MUSS FAHREN

Daniel Ricciardo sortiert gerade für seine Zukunft aus. In der Theorie gibt es drei freie Plätze bei Alpine, Haas und Williams. Aber auch die Möglichkeit des Reservefahrers bei Mercedes. „Ich prüfe alle Optionen. Was auch immer ich wähle, muss gut für meine langfristige Zukunft und nicht nur 2023 sein." Lewis Hamilton mischt sich ein: „Wäre ich sein Manager, würde ich ihm raten, Rennen zu fahren. Daniel hat zu viel Talent, um nur auf der Ersatzbank zu sitzen."

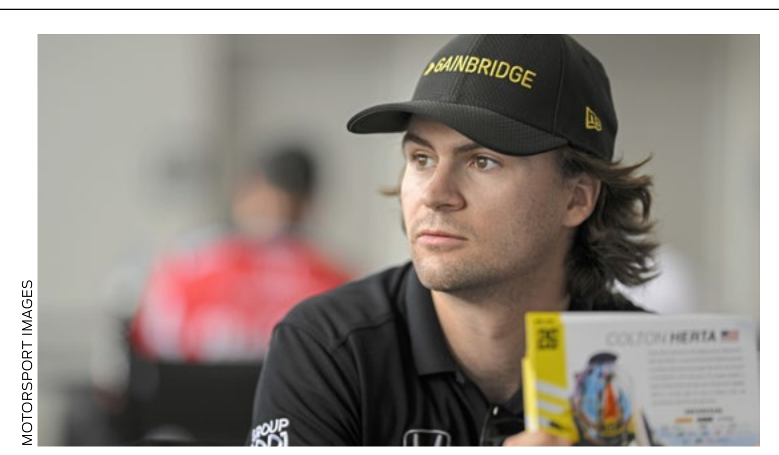


WILHELM

Hamilton ist Ricciardo-Fan

KOMMENTAR

Die Diskussion wiederholt sich ein Mal pro Jahr. Ist das System der Superlizenz-Punkte-Vergabe gerecht? Aktuell steht Colton Herta im Fokus. Der IndyCar-Pilot steht auf der Wunschliste von Alpha Tauri, sollte der Transfer von Pierre Gasly zu Alpine funktionieren. Der 22-jährige Amerikaner hat keine Superlizenz. Ihm fehlen sieben Punkte zur Zulassung. Die kritische Grenze liegt bei 40 Punkten. Herta hat in seiner IndyCar-Karriere sieben Rennen gewonnen und die Meisterschaft 2020 als Dritter abgeschlossen. Doch das reicht der FIA nicht. Der Dritte der US-Serie bekommt nur 20 Punkte. So viel wie der Dritte der Formel-3-Meisterschaft oder der Formel E. Fünf mehr als die Meisterin der W Series oder der Champion der WTCR. Auch die WEC-Sportwagen der LMP1-Klasse oder der japanischen Super Formula sind unterbewertet. In allen drei Serien wird mit Autos gefahren, die schneller und leistungsstärker sind als in der Formel 3 oder W Series. Und die Konkurrenz ist größer. Selbst die Formel 2 kann da nicht mithalten. Also müssten IndyCar, WEC und Super Formula wie die Formel 2 eingestuft werden. Da bekommen die ersten drei der Meisterschaft 40 Punkte und dürfen damit automatisch in die Formel 1 aufsteigen. Es ist ja okay, dass die FIA ihre Karriereleiter von der Formel 4 bis zur Formel 2 bei der Punktevergabe für die Superlizenz gut dastehen lässt. Das soll Fahrer motivieren, diesen Weg zu gehen. Deshalb darf man aber nicht die Augen davor verschließen, dass es noch anderen Motorsport gibt, in dem die Fahrer genauso gut ausgebildet werden wie in den FIA-Nachwuchsklassen. Die Fahrerlaubnis für die Königsklasse sollte in erster Linie davon abhängen, ob der Fahrer die entsprechenden Qualitäten mitbringt. Wenn drei der letzten fünf Formel-2-Meister trotz Superlizenz nicht sofort einen Platz in der Formel 1 bekommen, sollte sich die FIA fragen, ob ihr System so funktioniert wie geplant. Ein zusätzliches Formel-1-Team aufzunehmen wäre da schon mal ein Anfang. ■



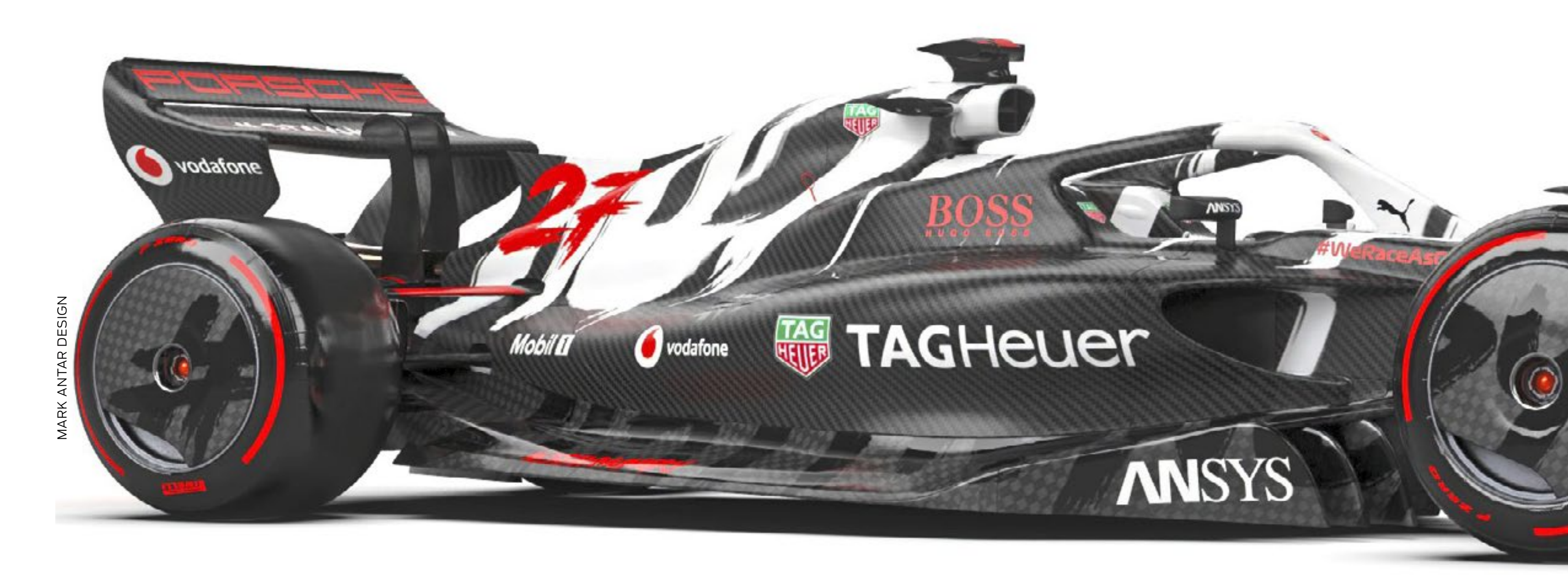
MOTORSPORT IMAGES

Colton Hertas F1-Einstieg droht an den strengen FIA-Vorgaben zu scheitern



Michael Schmidt
Redakteur

Ist die Vergabe der Superlizenz-Punkte gerecht? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



MARK ANTAR DESIGN

Scheidung vor

Porsche hat seine Formel-1-Pläne auf Eis gelegt. Wunschpartner Red Bull war nicht bereit, sich ins Geschäft reden zu lassen. Die Rolle des Motorenlieferanten war Porsche zu wenig. Aufarbeitung einer gescheiterten Ehe.

Von: **Michael Schmidt**

Das kommt ziemlich selten vor. Die Ehe zwischen Red Bull und Porsche wurde geschieden, bevor sie überhaupt vollzogen werden konnte. Bei der geplanten Elefantenhochzeit trafen zwei Alphatiere aufeinander, die von außen betrachtet perfekt zueinanderpassten, im Tagesgeschäft aber nicht miteinander harmonierten.

Das Ende kam kurz und bündig daher. Porsche reichte nach fünf Monaten Eheanbahnung die Scheidung ein: „Im Zuge eines möglichen Formel-1-Einstiegs haben Porsche und Red Bull in den vergangenen Monaten Gespräche geführt. Beide Unternehmen sind gemeinsam zu dem Ergebnis gekommen, dass diese Gespräche nicht weitergeführt werden. Prämisse war immer eine Partnerschaft auf Augenhöhe, die neben einer Motoren-Partnerschaft auch das Team umfasst. Dies konnte nicht realisiert werden." Red Bull war nicht bereit, Anteile von seinem Rennstall zu verkaufen.

Es ist schon das zweite Mal, dass Red Bull und Porsche nicht zusammengekommen sind. Ende 2018 lief in Weissach ein fertiger V6-Turbo bereits auf dem Prüfstand. Porsche zog in letzter Minute die Notbremse, weil der Sportwagenhersteller mit in den Strudel des Dieselskandals hineingezogen wurde. Seitdem aber sind die Drähte zwischen Stuttgart und Salzburg nie ganz gekappt worden. Beide warteten auf eine Gelegenheit, die sich mit dem Ausstieg von Honda Ende 2021 und dem neuen Motor-Reglement für 2026 nun wieder auftat. Im März gab der VW-Vorstand Porsche und Audi grünes Licht für ihre Formel-1-Pläne. Voraussetzung war nur die Verabschiedung des Reglements.

Die Kombination Red Bull und Porsche galt als gesetzt. Audi fand seinen Landeplatz erst nachdem man bei McLaren abgeblitzt war und sich mit Aston Martin nicht einigen konnte. Die Episoden der anderen VW-Tochter hätten Porsche misstrauisch machen sollen. McLaren wollte sich nicht an einen deutschen Autobauer verkaufen, obwohl es für die Briten viele gute Gründe gab, einen finanziell sicheren Hafen zu finden. Der britische Rennstall pochte auf seine Unabhängigkeit. Audi fand aber schnell mit Sauber Ersatz. Porsche dagegen hatte sich festgelegt: Red Bull oder nichts.

Das ursprüngliche Angebot der Schwaben fand bei Red Bull durchaus Gefallen. Firmenpatriarch Dietrich Mateschitz segnete den Deal ab. Da forderte Porsche auch noch nicht die Hälfte des Kuchens, aber schon mehr als nur eine reine Partnerschaft mit Red Bulls neuer Motorenfabrik. Der Fehler lag darin, dass Porsche der Braut viel zu spät mitteilte, was man eigentlich wirklich wollte, und dass Red Bull gerade noch rechtzeitig realisierte, was das im Tagesgeschäft bedeutete.



Porsche hat der Braut zu spät mitgeteilt, was man eigentlich wollte. Red Bull hat gerade noch rechtzeitig gemerkt, was das bedeutet.

Das wahre Gesicht

Wer 50 Prozent vom Team erwirbt, will auch zu 50 Prozent mitreden. Das beginnt beim Mobiliar in der Fabrik und hört bei Verträgen mit Fahrern und Sponsoren auf. Porsche zeigte zu früh sein wahres Gesicht und soll agiert haben, als wäre man schon Hausherr. Red Bull bekam in den ersten Sitzungen mit Porsche eine Vorstellung davon, was ihnen in Zukunft blühte. Ein unflexibles Ministerium, das dem Team seine DNA rauben und das Erscheinungsbild ändern würde.

Sauber erging es einst so mit BMW. Die Münchner ließen Designer aus San Francisco einfliegen, um die Innenausstattung des Motorhomes festzulegen. Red Bull hätte seine Seele verkauft. So als hätte man einen Hippie in Nadelstreifen gesteckt.

Porsche war sich seiner Sache so sicher, dass man den Plan schon bei den Kartellämtern zur Prüfung anmeldete. Chefkonstrukteur Donatus Wichelhaus arbeitete bereits seit drei Wochen in Milton Keynes. Dabei übersahen die Schwaben, dass sich bei Red Bull intern massiv Wider-



Aus dem geplanten Porsche-Werksteam in der Formel 1 wird vorerst nichts – zumindest nicht mit Red Bull

der Ehe

stand regte. Helmut Marko und Christian Horner konnten auch Oberindianer Mateschitz davon überzeugen, dass Unabhängigkeit wichtiger ist als ein Partner, der alles mitbestimmen will. Es hat noch nie funktioniert, wenn ein Automobilhersteller versuchte, einem Rennteam industrielle Prozesse aufzudrücken. „Es hätte Auswirkungen auf unsere Fähigkeit, schnelle Entscheidungen zu treffen, und auf unsere Individualität. Dieses Konzerndenken sind wir nicht gewohnt. Es hätte die Wettbewerbsfähigkeit des Teams drastisch beeinträchtigt“, begründete Marko die Absage.

Red Bull bot Porsche an, sich an RB Powertrains zu beteiligen, lehnte aber den Verkauf von Teamanteilen kategorisch ab. Das war Porsche zu wenig. Selbst wenn man Erfolge positiv für sich vermarkten hätte können. Mercedes hatte es in seiner Ehe mit McLaren zwischen 1995 und 2012 vorgemacht. McLaren-Siege waren auch Mercedes-Siege.

Für Porsche war das zweite Modell des schwäbischen Nachbarn attraktiver. Mercedes kaufte sich mit BrawnGP das Weltmeister-Team und baute es unter einigen Schmerzen innerhalb von vier Jahren zu einem Werksteam mit Sieggarantie aus. Eine Beteiligung am Team ist nicht nur wegen des Mitspracherechts verlockend. Dank der Budgetdeckelung werden die Teams bald schon profitabel sein. Mit dem Geld, was man da verdient, lässt sich zum Teil die Motorenentwicklung finanzieren.

Red Bulls Alternativen

Red Bull hatte im Gegensatz zu Porsche Alternativen. Man ist nicht einmal von einem Comeback von Honda abhängig. Mit seiner eigenen Motorenwerkstatt kann der amtierende Weltmeister autark agieren. „Wenn Honda zurückkäme, dann wahrscheinlich mit dem elektrischen Teil. Da wäre ihr Input willkommen“, sagt Teamchef Christian Horner. Es ist zwar für einen privaten Rennstall eine Titanenaufgabe, einen derart komplexen Antrieb auf die Beine zu stellen, doch Porsche hätte es im Alleingang noch weniger gekonnt. In Weissach gibt es weder eine Formel-1-taugliche Fabrik noch das Personal. Allein die Infrastruktur und die Mannschaft auf den geforderten Standard zu bringen, dauert ein Jahr. Nebenher hätte man einen Motor entwickeln müssen. Wer heute damit beginnt, ist für 2026 schon zu spät dran. Deshalb wäre die Porsche-Fusion mit RB Powertrains ein Selbstläufer gewesen.

Porsche will nun mögliche Alternativlösungen ausloten: „Mit den beschlossenen Reglementänderungen bleibt die Rennserie für Porsche ein attraktives Umfeld, das weiterhin beobachtet wird.“ Doch gibt es wirklich einen Plan B für den Stuttgarter Sportwagenbauer, wie Formel-1-Chef Stefano Domenicali hofft?

Zuerst braucht man ein Team, das bereit ist, mindestens 50 Prozent zu verkaufen. Bei McLaren und Aston Martin handelte sich schon Audi Absagen ein. Bleiben im Moment nur Haas und Williams übrig. Haas signalisiert Bereitschaft. Dann müssten in Weissach die Voraussetzungen geschaffen werden, wie sie Audi im bayerischen Neuburg bereits aufgebaut hat. Der Markt an Motoreningenieuren ist gerade ziemlich angespannt. Auch Audi sucht Leute, und Red Bull hat sich schon bei der etablierten Konkurrenz bedient. Selbst wenn alles nach Plan liefe, wäre Porsche erst 2027 dabei. Die Anmeldefirst dafür läuft am 30. Juni 2023 ab. ■



Porsche wollte nicht nur Motoren liefern, sondern die halbe Fabrik kaufen



Die Red-Bull-Führung realisierte erst spät, was Porsche wirklich vorhat



Kommt nun der alte Partner Honda wieder zurück ins Red-Bull-Boot?

Der Oldie will mehr

XPB

Fernando Alonso ist mit zwei WM-Titeln in der Formel 1 und zwei Le-Mans-Siegen hochdekoriert. Doch auch mit 41 Jahren will es der Oldie den jungen Wilden noch zeigen. Alonso fährt seiner Meinung nach eine der besten Saisons überhaupt. In seinem 350. Grand Prix scheiterte er, weil der Wasserdruck zusammenfiel.

Von: **Andreas Haupt**

Natürlich wurde Fernando Alonso bereits vor dem Rennwochenende in Italien auf die nahende Bestmarke angesprochen. Der Spanier antwortete in typischer Manier. Erst ein bisschen Bescheidenheit zeigen, sich dann aber selbst loben und die eigenen Fähigkeiten preisen: „Die Zahl interessiert mich nicht wirklich. Ich bin sehr glücklich, so viele Jahre in der Formel 1 zu sein. Und ich bin ja noch ein paar Jahre dabei. Deshalb werde ich 400 Rennen knacken. Das zeigt meine Leidenschaft und Disziplin. Sonst wäre das nicht möglich."

Alonso wird die Messlatte, was die gefahrenen Grands Prix anbetrifft, in der Tat noch weit höher legen. Noch fährt er in Diensten von Alpine. Ab 2023 verbündet sich der Spanier mit Aston Martin – eine langjährige Partnerschaft, wie es heißt.

Eins nach dem anderen: In Italien zog der Weltmeister von 2005 und 2006 erst mal mit Kimi Räikkönen gleich. 21 Jahre und 191 Tage nach seinem F1-Debüt in Australien, damals für Minardi, wetteiferte Alonso zum 350. Mal mit seinen Kollegen um WM-Punkte. In Monza stand er zum 19. Mal am Start. Diesen Rekord teilt er mit Rubens Barrichello. Ein Wasserleck zwang ihn leider in Runde 31 zur Aufgabe. Nichts wurde es für Alonso mit Punkten im elften Rennen in Folge.

2032 nächste Super-Saison

32 Siege, 22 Poles und 98 Podestplätze hat der Spanier erzielt. Dazu gewann er 2018 und 2019 mit Toyota die 24 Stunden von Le Mans. Doch der 41-Jährige ist weiter hungrig. Er kam letzte Saison in die Formel 1 zurück, um es noch einmal allen zu zeigen. Alonso bewies, dass er weiter zu den besten Fahrern zählt. Wahrscheinlich ist er der kompletteste überhaupt.

> **!** Alonso sieht nicht die WM-Jahre 2005 und 2006 als die fahrerisch besten seiner Karriere an. Sondern 2012 und die aktuelle Saison.

Nur um Siege und Podeste kann er nicht fahren, weil es das Material nicht hergibt. Katar im Vorjahr war eine Ausnahme. Mit dieser Saison ist der Alpine-Fahrer hochzufrieden: „Sie ist neben 2012 meine beste überhaupt." Besser als die WM-Jahre mit Renault? Alonso meint: „Damals hatte ich das beste Auto." 2012 hatte er das nicht und wäre im Ferrari beinahe trotzdem Weltmeister geworden. Genau wie 2010 scheiterte Alonso im letzten Rennen – jeweils an Sebastian Vettel und Red Bull.

Die Saison begann mit einem neunten Platz und zwei Punkten in Bahrain. Danach herrschte für vier Rennen Flaute. Technik-Pech und Strafen verhinderten Top-10-Ergebnisse. In Melbourne hätte Alonso in die ersten beiden Startreihen fahren können, doch nach einem Antriebs-Hickhack setzte die Servo-Unterstützung aus. In Kanada holte er das Verpasste nach. Nach zehn Jahren kehrte er in Reihe eins zurück. Wieder verschworen sich die Umstände gegen ihn. Diesmal hatte Alonso Pech mit VSC und Safety Car: „Ohne Probleme hätte ich 40 bis 50 Punkte mehr auf dem Konto." Dann wäre er der erste Verfolger der Fahrer der Topteams. Sein Alpine ist in Summe das viertbeste Auto im Feld, weil der A522 in einem breiten Arbeitsfenster funktioniert.

Der Oldie, der sich in dieser Saison mehrmals mit der Rennleitung anlegte, hat noch viel vor: „2032 wird meine nächste Super-Saison." Ein Spaß, der wie eine Drohung an die Jungen klingt. ■



MOTORSPORT IMAGES

Alonso gehörte zur Rookie-Klasse 2001 – mit Räikkönen, Montoya & Bernoldi

Formel 1

Sprint mit zwei Qualis

Im nächsten Jahr plant die Formel 1 mit sechs statt drei Sprintrennen. Für 2024 ist ein ganz neuer Modus für Sprint-Wochenenden im Gespräch – je eine Qualifikation am Freitag und am Samstag.

Von: **Michael Schmidt**

Das Formel-1-Management plant 2023 mit einer Verdoppelung der Sprint-Wochenenden. Die Bekanntgabe verzögert sich, weil die FIA zunächst extra Geld wollte und dann um einen geringeren Arbeitsaufwand bat. Unfallschäden bei Sprintrennen können vom Budgetdeckel abgezogen werden. Das bedarf allerdings einer genauen Prüfung der Schäden. Die kostet Zeit und Personal. Jetzt ist die Rede von einer pauschalen Befreiung um einen bestimmten Betrag.

Für 2024 ist ein modifizierter Ablauf der Sprint-Wochenenden im Gespräch. Die Formel 1 will den Zuschauern an jedem Tag ein Highlight bieten und die Zahl der Trainingssitzungen verringern, in denen es um nichts geht. So wird über zwei separate Qualifikationen nachgedacht. Eine am Freitag nach dem ersten Training für die Startaufstellung zum Sprint. Die andere am Samstagvormittag als Startorder für das Hauptrennen. Es braucht aber noch Überzeugungsarbeit. Eine kurzfristige Änderung für 2023 verlangt 28 von 30 Stimmen. ■



XPB

Müssen die Piloten künftig zwei Mal pro Wochenende gegen die Uhr fahren?

Formel 1

Gasly hofft auf Herta

Pierre Gasly hofft darauf, dass Alpha Tauri Colton Herta von Andretti loseisen kann. Nur dann kann er selbst zu Alpine. Platzt der Deal mit dem Amerikaner, muss Gasly bei Alpha Tauri bleiben.

Von: **Michael Schmidt**

Dieser Fahrertausch ist abgemachte Sache. Pierre Gasly darf zu Alpine, wenn Alpha Tauri Colton Herta bekommt. Ein anderes Szenario ist nicht denkbar. Das heißt: Gasly ist der Wunschpilot von Alpine und Herta der von Red Bull für Alpha Tauri. Es hängt jetzt alles davon ab, ob Red Bull den 22-jährigen Amerikaner aus den Klauen seines Andretti-Vertrages befreien kann. Sportdirektor Helmut Marko stellt klar: „Wir sprechen nur mit Colton Herta und seinem Vater. Er selbst muss sicherstellen, dass er aus seiner McLaren-Option und dem Vertrag mit Andretti rauskommt."

McLaren hat noch Zugriff auf Herta. Man hatte dem IndyCar-Piloten im Juli Testfahrten in Portimão verschafft, um sich mit ihm für den Fall abzusichern, dass Oscar Piastri nicht verfügbar ist. Jetzt, wo Piastri bestätigt wurde, braucht McLaren Herta nicht mehr. Michael Andretti hat seinem einzig verbliebenen Star für 2023 ein besseres Angebot gemacht, um ihn zum Bleiben zu überreden. Herta sagte beim IndyCar-Rennen in Portland: „Ich will happy sein mit dem Standort und dem Team und nicht nur Formel 1 fahren, damit ich es in meiner Vita stehen habe." Für den Fall, dass Gasly bei Alpha Tauri bleiben muss, denkt Alpine ernsthaft darüber nach, auf die Jugend zu setzen. Entweder Jack Doohan direkt verpflichten oder ein Jahr Nyck de Vries ausprobieren, bis Doohan die Formel-2-Meisterschaft gewinnt. ■


XPB

Gasly würde gerne zu Alpine wechseln. Doch Alpha Tauri braucht erst Ersatz

NACHRICHTEN

HAMILTON MACHT WEITER
Lewis Hamilton wird seine F1-Karriere so bald nicht beenden. Gerüchten, dass Daniel Ricciardo schon als Ersatz für 2024 verpflichtet werden soll, erteilte der siebenfache Weltmeister eine Absage: „Ich bin fit, fühle mich gesund und liebe, was ich tue. Aufhören steht nicht auf meinem Zettel. Ich werde noch eine Weile fahren und bei Mercedes bleiben, solange ich lebe."

ABSAGE AN ANDRETTI
Red Bulls Bemühungen, Andretti-Pilot Colton Herta für Alpha Tauri zu gewinnen, heizten Spekulationen an, dass Michael Andretti durch die Hintertür Red Bulls Schwesterteam kaufen könnte. Sportchef Helmut Marko wiegelt ab: „Alpha Tauri steht nicht zum Verkauf. Die Herta-Sache ist getrennt von Andretti."

DRS-GEDANKENSPIELE
DRS hilft bei 75 Prozent aller Überholmanöver. Trotzdem wird das künstliche Gimmick nicht geliebt. Die Fans sehen DRS als unfaire Hilfe. Die Fahrer fluchen, wenn sie in einem DRS-Zug sitzen. Zurzeit wird viel diskutiert, um das Problem zu lösen. DRS ganz aufgeben kommt noch zu früh. Man könnte es aber bereits in der ersten Runde nach dem Start aktivieren.

DRUGOVICH ZU ASTON
Als frischgebackener Meister der Formel 2 qualifiziert sich Felipe Drugovich eigentlich für ein Stammcockpit in der Königsklasse. Weil die Plätze aber fast alle voll sind, muss sich der Brasilianer mit der Rolle des Ersatzfahrers begnügen. Er wird 2023 bei Aston Martin einspringen, wenn Alonso oder Stroll ausfallen.

SHWARTZMAN IM FERRARI
Ferrari vergibt seine zwei Freitagstests für Rookies an Robert Shwartzman. Der für Israel startende Russe wird in Austin und Abu Dhabi einen der Stammfahrer ersetzen.



Felipe Drugovich konnte in Monza trotz Ausfall im Sprintrennen den Titel feiern

XPB

Kampflos zum Titel

Trotz Punktediät konnte Felipe Drugovich in Monza vorzeitig die Meisterschaft in der Formel 2 einfahren. Die Siegerpokale nahmen Jüri Vips und Jehan Daruvala mit nach Hause.

Von: **Tobias Grüner**

Große Spannung wollte beim Formel-2-Wochenende in Monza nicht aufkommen. Felipe Drugovich reiste mit einem komfortablen Vorsprung von 69 Punkten zum vorletzten Rennwochenende des Jahres. Der Titel war also nur noch Formsache. Und als dann der einzig verbliebene Konkurrent, Théo Pourchaire, im Qualifying nur auf Startplatz 14 fuhr, konnte man bei MP Motorsport schon mal den Schampus kaltstellen. Da machte es auch nichts mehr aus, dass sich Drugovich direkt in der Startrunde des Sprints bei einem Kontakt mit Amaury Cordeel in der Roggia-Schikane die Aufhängung vorne links beschädigte und aufgeben musste. Pourchaire hätte mindestens Sechster werden müssen, um den vorzeitigen Titelgewinn seines Gegners zu verhindern. Doch der Sauber-Junior fuhr nach einigen Zwischenfällen auf Position 17 über den Zielstrich. Drugovich bejubelte die Meisterschaft von der Boxenmauer aus: „Ich habe mich vom letzten auf dieses Jahr extrem verbessert. Die Konstanz über die ganze Saison war der Schlüssel zum Titel. Das gibt mir viel Selbstvertrauen.“ Als Belohnung wurde er direkt zum Ersatzpiloten beim Aston-Martin-F1-Team befördert.

Zwei Pokale für Daruvala

Den Siegerpokal im Sprint sicherte sich Jüri Vips. Der auf Rang 3 gestartete Este schnappte sich schon am Start Logan Sargeant. Dann musste das Safety Car auf die Bahn, weil sich Olli Caldwell und Tatiana Calderon in Kurve 1 gegenseitig in die Kiste fuhren. Beim Restart in Runde vier zog Vips dann auch noch an Pole-Setter Frederik Vesti vorbei. Jehan Daruvala zeigte ebenfalls ein starkes Rennen, das mit dem dritten Podiumsplatz belohnt wurde.

Im Hauptrennen ging es für Daruvala noch zwei Stufen höher. Schon in der Anfangsphase hatte der Inder Glück, als er mit einem harten Manöver Sargeant und Doohan ins Aus kegelte, dabei aber ohne Strafe davonkam. Als Calan Williams dann in Runde 7 in der Ascari-Schikane in die Bande rutschte und die Rennleitung das Safety Car auf die Bahn schickte, passte das Timing perfekt. Alle Piloten vor Daruvala waren beim SC-Signal schon an der Boxeneinfahrt vorbei. So wurde das Feld einmal komplett durcheinandergemischt. In einem ereignisreichen Rennen sicherten sich am Ende Frederik Vesti und Enzo Fittipaldi die weiteren Pokale. David Beckmann war in Monza ebenfalls stark unterwegs. Auch dank der Strafen für einige Konkurrenten raste er gleich zwei Mal in die Punkte. Jetzt ist erst mal Pause in der Formel 2. Das Saisonfinale steigt Ende November in Abu Dhabi. ■

Jüri Vips fuhr im Sprint die Maximalpunktzahl ein

XPB

Im Hauptrennen beendete Daruvala seine Sieglosserie

XPB

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jüri Vips	35.29,646 min
2.	Frederik Vesti	+ 1,035 s
3.	Jehan Daruvala	+ 7,684 s
4.	Logan Sargeant	+ 9,022 s
5.	Liam Lawson	+ 13, 129 s
6.	Jack Doohan	+ 13,306 s
7.	David Beckmann	+ 14,391 s
8.	Richard Verschoor	+ 14,462 s
9.	Dennis Hauger	+ 14,723 s
10.	Marcus Armstrong	+ 17,621 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jehan Daruvala	66.39,193 min
2.	Frederik Vesti	+ 1.970 s
3.	Enzo Fittipaldi	+ 6,491 s
4.	Dennis Hauger	+ 7,249 s
5.	David Beckmann	+ 7,801 s
6.	Felipe Drugovich	+ 10,502 s
7.	Amaury Cordeel	+ 12,738 s
8.	Clement Novalak	+ 27,950 s
9.	Richard Verschoor	+ 35,184 s
10.	Jüri Vips	+ 45,692 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	241
2.	Théo Pourchaire	164
3.	Logan Sargeant	135
4.	Jack Doohan	126
5.	Jehan Daruvala	126

Martins macht's

Im großen Finale musste Victor Martins ordentlich um den Titel zittern

XPB

Im Gegensatz zur Formel 2 war die Titelfrage in der dritten Liga vor dem Finale in Monza noch völlig offen. Nach einer wahren Zitterpartie durfte Victor Martins am Ende feiern.

Von: **Tobias Grüner**

Das ganze Jahr konnte sich in der Formel 3 kein Pilot vorne absetzen. So gingen die ersten fünf Fahrer nur durch 24 Punkte getrennt in den Showdown von Monza. Doch dann schien die Vorentscheidung schon im Qualifying zu fallen. Isack Hadjar, der erste Verfolger von Tabellenführer Victor Martins, krachte in der Parabolica in die Bande. Von Startplatz 15 sprangen in den beiden Rennen am Ende nur zwei Pünktchen raus.

Martins musste sich nun aber auf andere Gegner konzentrieren. Im Sprint am Samstag kämpfte sich Oliver Bearman vom siebten Startplatz Position um Position nach vorne. Wäre das Rennen noch eine Runde länger gegangen, hätte er wohl auch noch Sieger Franco Colapinto eingefangen. Zane Maloney machte auf Rang 4 hinter Caio Collet ebenfalls Punkte auf Martins gut. Der große Titelfavorit sammelte auf Rang 10 nur einen Zähler, nachdem er sich in der Startrunde mit Arthur Leclerc angelegt hatte und in der Curva Grande durchs Kies pflügen musste.

Strafe sorgt für Drama

Mit 13 Punkten Abstand zu Bearman und 18 Punkten zu Maloney schien der Vorsprung von Martins vor dem großen Finale dennoch einigermaßen komfortabel. Doch dann wurde es richtig dramatisch. Von Startplatz 2 schob sich Maloney schon auf den ersten Metern vorbei an Pole-Sitter Alexander Smolyar. Kurz darauf musste das Safety Car zum ersten Mal auf die Bahn, weil sich Rafael Villagómez und David Vidales in Lesmo 1 ins Gehege kamen. Beim Restart in Runde 5 übernahm Martins kurz die Führung, die er aber vier Umläufe später direkt wieder an Maloney abgeben musste. Bearman kämpfte sich erneut mit tollen Überholmanövern durchs Feld und ging in Runde 12 ebenfalls vorbei an Martins. Alles war für ein spannendes Finale bereit, als sechs Runden vor dem Ende Kush Maini und Brad Benavides in Lesmo 2 kollidierten. Weil dabei die Bande beschädigt wurde, ließ die Rennleitung zunächst die roten Flaggen schwenken und verkündete dann den Abbruch. Als die Piloten noch in der Boxengasse auf die Entscheidung warteten, erschien plötzlich eine Fünf-Sekunden-Strafe für Martins wegen Track-Limits auf dem Monitor. Bei einem Wiederanpfiff wäre er damit weit zurückgefallen und der Titel wäre futsch gewesen. So warf ihn die Strafe nur ganz knapp vor Leclerc und Stanek auf Rang 4, was gerade so zum Titel reichte. Martins konnte durchschnaufen: „Ich hatte kurz Panik. Ich wollte nicht das gleiche Schicksal erleiden wie Lewis Hamilton letztes Jahr in Abu Dhabi." ■



XPB

Oli Bearman konnte den Teamtitel für Prema bejubeln



XPB

Zane Maloney gewann das dritte Hauptrennen in Folge

MONZA, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Franco Colapinto	34.15,088 min
2.	Oliver Bearman	+ 0,423 s
3.	Caio Collet	+ 2,109 s
4.	Zane Maloney	+ 3,404 s
5.	Jonny Edgar	+ 4,121 s
6.	Gregoire Saucy	+ 4,279 s
7.	Jak Crawford	+ 4,614 s
8.	Arthur Leclerc	+ 6,061 s
9.	Josep Maria Martí	+ 6,547 s
10.	Victor Martins	+ 6,878 s

MONZA, HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zane Maloney	28.00,288 min
2.	Oliver Bearman	+ 0,587 s
3.	Jak Crawford	+ 5,024 s
4.	Victor Martins	+ 6,061 s
5.	Arthur Leclerc	+ 6,086 s
6.	Roman Stanek	+ 6,420 s
7.	William Alatalo	+ 9,628 s
8.	Jonny Edgar	+ 12,080 s
9.	Isack Hadjar	+ 13,555 s
10.	Reece Ushijima	+ 14,228 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	139
2.	Zane Maloney	134
3.	Oliver Bearman	132
4.	Isack Hadjar	123
5.	Roman Stanek	117



INDYCAR

Alleiniger Pole-Rekordhalter und zweimaliger Titelträger: Will Power trug sich gleich doppelt in die Geschichtsbücher der IndyCar ein

Der Mindset-Meister

Will Power ist zum zweiten Mal Champion der IndyCar. Der Penske-Pilot war die gesamte Saison über der konstanteste Fahrer im Feld und gab seinen Verfolgern keine Chance. Der Abschlusssieg ging an den entthronten Ganassi-Fahrer Álex Palou, der nach dem Rennen überraschende Andeutungen zu seiner noch ungewissen Zukunft machte.

Von: **Philipp Körner**

Liz Power, die Frau von Will, wusste es schon lange vorher. Bereits in der Winterpause erklärte sie ihrem Mann: Du überbietest in der kommenden Saison den Pole-Rekord von Mario Andretti und wirst Meister. Die frühere PR-Vertreterin von Walker Racing ist natürlich nicht die verspätete Reinkarnation von Nostradamus. Doch hinter der Anekdote aus dem Meisterinterview des 41-jährigen Australiers steckte die entscheidende Botschaft für sein Rennjahr 2022. Will Power blickt zurück: „Es gibt Momente, in denen ich sehr unzufrieden bin. In so einem Moment prophezeite sie mir den Pole-Rekord und den IndyCar-Titel. Und sie wiederholte es danach noch mehrmals. Das gab mir Selbstvertrauen.“ Recht untypisch für einen Rennfahrer erlaubte der Indy-500-Sieger des Jahres 2018 schon über das ganze Jahr hinweg viele Einblicke in sein Gemütsleben, so auch nach dem triumphalen Finale. Er erzählte: „In der Vergangenheit konnte ich echt zornig werden, wenn ich am Ende nicht gewonnen habe. Ich habe nun gelernt, auch mit Top-4-Ergebnissen zufrieden zu sein und mehr das Gesamtbild zu sehen.“ Das sei schlussendlich der Schlüssel zum zweiten Titel nach 2014 gewesen.

Während sich Power also zumindest am Sonntag häufig mit den Verfolgerplätzen zufrieden gibt, gelten in der Qualifikation – der absoluten Spezialität des Mannes aus Toowoomba – hingegen noch die alten Gesetze. Nachdem Power bereits beim ersten Indianapolis-GP, zweimal in Iowa und dann in St. Louis den Platz an der Sonne herausgefahren hatte, konnte er auf der Berg-und-Tal-Bahn von Monterey der alleinige Rekordhalter der IndyCar werden. Bis dahin teilte er sich die Spitzenzahl von 67 Pole-Positionen mit Mario Andretti.

> „Das Rennen hat mich mental ausgelaugt. Als Josef davonzog, wurde ich nervös, aber für den letzten Stint habe ich dann ein gutes Setup gefunden.“
>
> Will Power

Keine Zeit für Geschichte

Dank einer für ihn typischen Textbuch-Rundenzeit wenige Sekunden vor Ende der finalen Session machte er die erste Prophezeiung seiner Ehefrau schließlich wahr und dürfte für eine sehr lange Zeit auf ernsthafte Herausforderer warten. Der nun endgültig geschlagene Mario Andretti sah die Zeitenwende pragmatisch: „Ich habe Qualifikationen geliebt, und genau das erkenne ich auch in ihm. Es ist gut für die Serie und den Sport – denn Rekorde sind dafür da, um gebrochen zu werden.“ Power zeigte sich gegenüber seinem Idol demütig: „Wenn ich an die gefährliche und risikoreiche Zeit denke, in der Mario fuhr, kann ich es kaum glauben, hier mit ihm zu stehen.“ Richtig feiern könne er allerdings nicht, denn es zähle ja der Sonntag. Für diesen standen die Vorzeichen jedoch nach dem historischen Samstag schon nahezu perfekt.

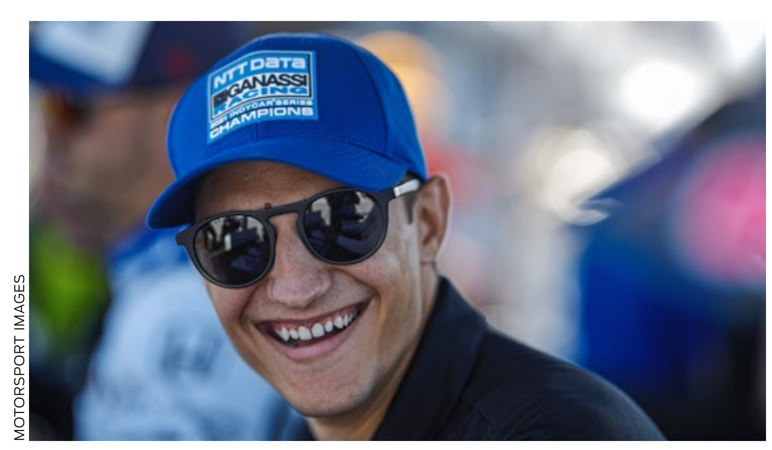
Sein Penske-Teamkollege und Titelrivale Josef Newgarden lag nach einem dramatischen Dreher in der Corkscrew nur auf Rang 25. Der zweite große Herausforderer Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) qualifizierte sich mit Platz 13 ebenfalls fernab jeder echten Chance. Und die eh als Außenseiter angereisten Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) und Scott McLaughlin (Team Penske) erlebten mit P10 und P8 eine Art Vorentscheidung. Die Top 3 komplettierten derweil der begeisternde Youngster Callum Ilott (Juncos Hollinger Racing) und Alexander Rossi (Andretti Autosport).

Schon in den Trainingssitzungen waren die Reifen das bestimmende Thema gewesen. Die Piloten beschrieben, wie der raue Asphalt nicht nur das Gummi auffrisst, sondern auch die Bahn extrem rutschig macht. So sinnierten die Teams lange an der



INDYCAR

König der Corkscrew: Josef Newgarden zeigte mehrere mutige Manöver



MOTORSPORT IMAGES

Kann wieder lachen: Álex Palou deutete Fortschritte im Rechtsstreit an



MOTORSPORT IMAGES

Viele Sieger, nur ein Champion: Neun Fahrer gewannen in dieser Saison

Frage herum, ob Drei- oder Vier-Stopp-Strategien auf Basis der zwei Reifenmischungen sinnvoller sind. Die Ergebnisliste zeigt: Beide Ideen sollten final funktionieren, aber das Rennen eher zum Taktikleckerbissen machen.

Rückkehr des alten Palou

Álex Palou, der wegen einer Strafe im Nachgang eines Motorentauschs nur von P11 ins Rennen gegangen war, schob sich dank einer dominanten Pace auf der härteren Hauptmischung im ersten Drittel am weich bereiften Power vorbei. Den ordentlichen Sprung durch das Feld manifestierte der Spanier mit einem starken Folge-Stint auf den roten „Alternates". Ähnlich ging es auch Josef Newgarden an, der mit reichlich Wut im Bauch nach vorne schoss. Dixon und Ericsson wählten mit den rot markierten Optionsreifen die im Nachhinein falsche Strategie. Scott McLaughlin nutzte zu Beginn zwar die harten Pneus, die waren allerdings nicht mehr frisch.

Die einzige Neutralisierung des Rennens in der 39. von insgesamt 95 Umläufen – Ilott stand am Boxenausgang – setzte nahezu das gesamte Feld auf harte Reifen und zementierte so die Entwicklungen der ersten Hälfte. Palou fuhr mit drei Boxenbesuchen unstoppbar dem Sieg entgegen. Vier-Stopper Newgarden flog zwar an Power vorbei, verharrte anschließend allerdings in der Verfolgerrolle. Für seinen australischen Kollegen ging es angesichts des Punktepolsters daraufhin nur noch ums Überleben in den Top 5. „Das Rennen hat mich mental ausgelaugt. Als Josef davonzog, wurde ich nervös, aber für den letzten Stint habe ich dann ein gutes Setup gefunden." Der Meister der Konstanz kam so auf einem mehr als soliden dritten Platz ins Ziel.

Palou berichtete nach seiner Befreiungsfahrt: „Ich weiß selbst nicht, warum das Auto wie auf Schienen fuhr, aber ich bin darüber glücklich." Etwas mysteriös sagte er über seine Zukunft: „Alles geht in die richtige Richtung." Sowohl eine Ablösesumme im Bereich von zehn Millionen als auch ein Verbleib bei Ganassi machten im davon erstaunten Fahrerlager die Runde. Bei einer Zukunft in der IndyCar trifft er garantiert auf Power. Der Penske-Loyalist schoss jede Spekulation hinsichtlich eines Rücktritts ab: „Ich bin älter, erfahrener und kenne die Mechanismen mittlerweile zu gut. Jetzt habe ich den korrekten mentalen Ansatz, um alles aus mir rauszuholen." ■

INDYCAR, LAGUNA SECA (KALIFORNIEN)

17. von 17 Rennen; Renndistanz: 95 Runden (212,61 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	2:03.31,0628 h
2.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 30,3812 s
3.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 33,8528 s
4.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 35,5322 s
5.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 50,8901 s
6.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 56,1091 s
7.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 57,9853 s
8.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 59,9521 s
9.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 1.02,6247 min
10.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 1.05,3231 min

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 17. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Will Power	560
2.	Josef Newgarden	544
3.	Scott Dixon	521
4.	Scott McLaughlin	510
5.	Álex Palou	510
6.	Marcus Ericsson	506
7.	Patricio O'Ward	480
8.	Felix Rosenqvist	393
9.	Alexander Rossi	381
10.	Colton Herta	381

NACHRICHTEN

ROOKIE DES JAHRES

Der Däne Christian Lundgaard (Rahal Letterman Lanigan Racing) sicherte sich mit einem starken fünften Platz den prestigereichen Titel „Rookie of the Year". Der frühere Formel-2-Fahrer lieferte sich in der Wertung ein enges Duell mit David Malukas (Dale Coyne Racing), schnitt beim Saisonfinale jedoch deutlich besser ab. Lundgaard unterschrieb bereits im August einen mehrjährigen Vertrag mit dem Team von Bobby Rahal.

RÜCKKEHR VON SIMONA

Simona de Silvestro (Paretta Autosport) beendete ihr viertes IndyCar-Rennen in dieser Saison auf Platz 22. Die Schweizerin berichtet: „Wir haben über das Wochenende hinweg große Fortschritte gemacht und konnten im Rennen mithalten. Ein weiterer Stopp wäre wohl die bessere Wahl gewesen, aber wir lernen und verbessern uns mit jedem Auftritt." Paretta Autosport wechselte in diesem Jahr vom Team Penske zu Ed Carpenter Racing und trat auf der Road America, in Mid-Ohio, in Nashville und als kurzfristige Ergänzung in Monterey an. Aktuell sei es für den nächstjährigen Rennkalender noch zu früh, doch die Teamchefin Beth Paretta zeigte sich zuversichtlich. Die Gespräche mit den neuen Partnern würden gut verlaufen.

INDY-LIGHTS-MEISTER

Am Ende war es deutlich: Der 23-jährige Schwede Linus Lundqvist (HMD Motorsports with Dale Coyne Racing) ist der Indy-Lights-Champion des Jahres 2022 und sicherte sich auf diesem Weg ein Stipendiat für die nächstjährige IndyCar-Saison. Lundqvist hatte final 92 Zähler Vorsprung auf den Amerikaner Sting Ray Robb (Andretti Autosport). Der zu Beginn starke Matthew Brabham (Andretti Autosport) beendete die Saison auf Rang 3. Beobachter erwarten Lundqvist im nächsten Jahr in einem Dale-Coyne-Auto.

Falken zum Zweiten



Der Falken-Porsche holte den Sieg im 6h- und im 12h-Rennen

Der Premierensieg beim ersten NLS-12h-Rennen ging an Jaxon Evans, Sven Müller, Alessio Picariello und Joel Eriksson im Falken-Porsche vor den beiden Phoenix-Audi. Wechselhaftes Wetter prägte den ersten Rennteil am Samstag, am Sonntag blieb es trocken.

Von: **Bianca Leppert**

Das erste 12h-Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie ist vollbracht. Das neue Saisonhighlight, das in zwei Teilen über jeweils sechs Stunden über die Bühne ging, hat erneut die Falken-Mannschaft als Sieger hervorgebracht. Schon im vergangenen NLS-Lauf über sechs Stunden waren Sven Müller und Joel Eriksson erfolgreich. Nun feierten sie nach 79 Runden wieder einen Erfolg gemeinsam mit ihren Teamkollegen Alessio Picariello und Jaxon Evans.

Zweiter Falken-Sieg

Die Porsche-Mannschaft mit der Startnummer 3 setzte sich dabei mit 15,222 Sekunden Vorsprung vor dem #16-Phoenix-Audi von Kuba Giermaziak und Kim-Luis Schramm durch. „Wir hatten das ganze Rennen über immer den richtigen Reifen drauf“, sagte Müller. „Heute haben wir natürlich auch davon profitiert, dass der Audi in der Box eine Minute verloren hat.“

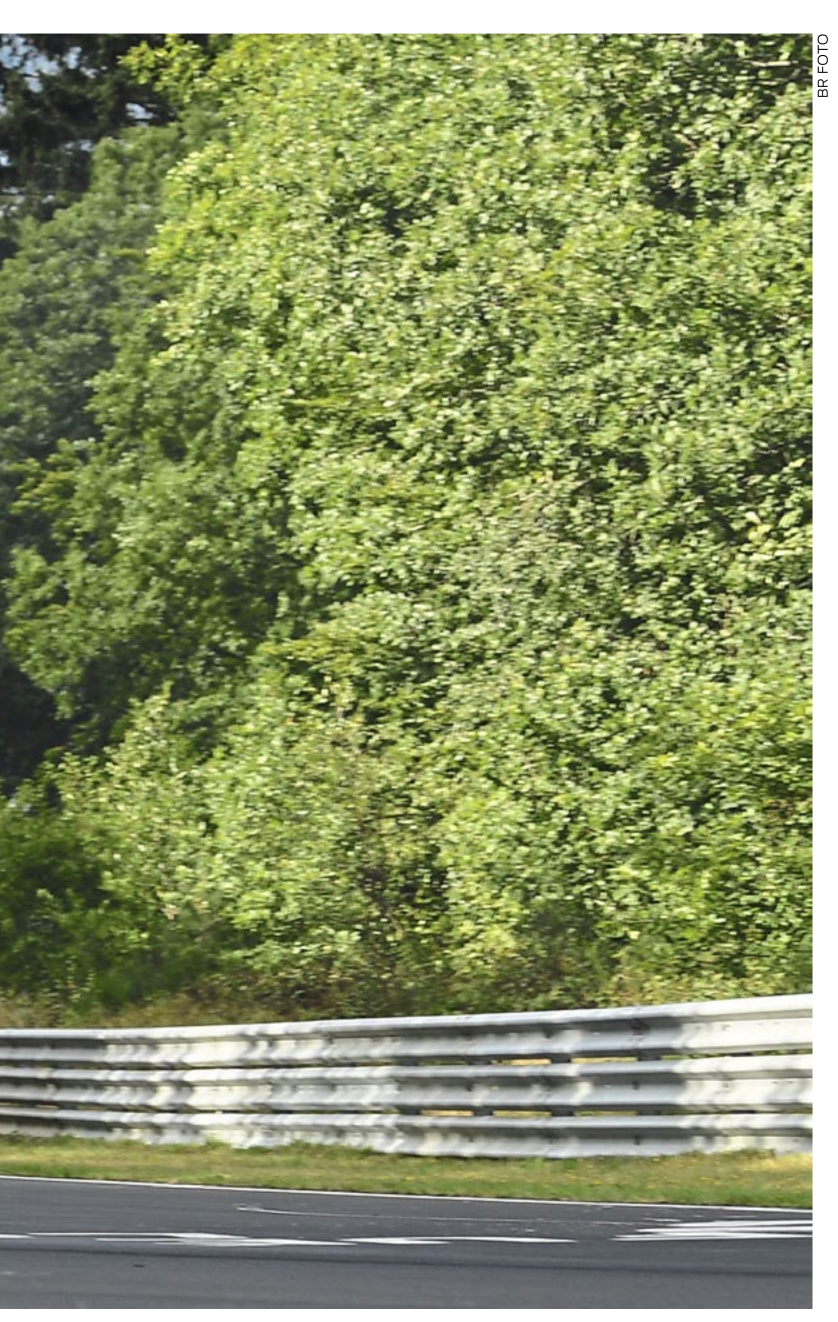
Während der Elfer von einem klugen Boxenstopp-Schachzug mit Regenreifen am Samstag profitierte, gaben die Audi-Piloten auf trockener Strecke am Sonntagmorgen den Ton an. Sie verloren aber wegen eines Tankproblems am Sonntagmittag über eine Minute. „Das Auto war fantastisch, und ich bin am Samstagmorgen quasi Qualifying gefahren“, sagte Giermaziak. „Aber

> „Wir hatten das ganze Rennen über immer den richtigen Reifen drauf. Und wir haben natürlich auch davon profitiert, dass der Audi in der Box eine Minute verloren hat.“
>
> Sven Müller, Falken

wir haben zu viele Fehler gemacht. Es ist ein enttäuschender zweiter Platz, auch wenn wir happy sind, hier zu sein.“

In welch guter Form Audi war, bestätigte auch der dritte Platz von Frank Stippler und Vincent Kolb im Phoenix R8 LMS (#5). Das Duo kam mit 52,481 Sekunden Rückstand ins Ziel. „Ich kam super mit dem Auto zurecht“, sagte Kolb. „Am Ende Platz 3 ist gar nicht so schlecht nach zwölf Stunden.“ Der Octane-Ferrari von Luca Ludwig und Björn Grossmann sah am Samstag auch noch wie ein sicherer Podiumskandidat aus, konnte am Sonntag das Tempo der Audi aber nicht mehr mitgehen und wurde mit den Goodyear-Reifen Vierter. Zudem bekam man kurz vor Schluss noch eine Strafe für das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse, die wirkte sich aber nicht auf die Platzierung aus.

Der Schnitzelalm-Mercedes #11 (Böckmann/Marchewicz) fuhr vor dem #4-Falken-Porsche (Bachler/Güven/Ledogar/Ragginger) in die Top 5. Dahinter beendete der #55-Mercedes-AMG GT3 (Assenheimer/Trefz/Apothéloz) von Landgraf Motorsport das Rennen. Sieger in der Pro-Am Wertung wurde der Car-Collection-Audi mit der Startnummer 23 (Köhler/Reicher/Spengler/Viebahn) vor dem #17-Aston-Martin Vantage GT3 (Dumarey/Glorieux/



BR FOTO

Breuer). Mit dem #2-Schnitzelalm-Auto (Schreiner/Terting/Born) folgte ein weiterer Mercedes-AMG GT3 in den Top 10.

Reifenpoker am Start

Zum ersten Teil des Rennens von 14.30 bis 20.30 Uhr am Samstag zeigte sich die Eifel mal wieder von ihrer typischen Seite. Wer zu welchem Zeitpunkt welche Reifen drauf hatte, bestimmte die Hackordnung. Noch in der Startaufstellung mussten die Teams sich mit dem Reifen-Rätsel beschäftigen.

Während die meisten Top-Teams aufs Slicks setzten, hatte der #5-Phoenix-Audi geschnittene Slicks drauf. Just in der Einführungsrunde brach dann der große Regen los. Der #26-Octane-Ferrari, der #23-Car-Collection-Audi und der #3-Falken-Porsche fackelten nicht lange und wechselten auf Regenreifen.

Die #5 von Phoenix blieb draußen, was jedoch nicht lange eine Führung blieb. Durch die chaotischen Umstände hatte der G-Tech-Competition-Cup-Porsche von Fabio Grosse und Patrik Grütter seinen großen Auftritt. Grosse war von Anfang an auf Regenreifen unterwegs und übernahm kurzzeitig die Spitze des Feldes.

Danach bestimmten diejenigen das Geschehen, die früh wechselten. Ludwig flog im Ferrari vor Müller im Falken-Porsche und Florian Spengler im Car-Collection-Audi um die Strecke. In der nächsten Phase auf trockener Strecke arbeitete sich auch die #5 von Phoenix mit Stippler am Volant wieder in die Top-Positionen. Und auch Spengler in der #23 und Dennis Fetzer im Schwesterauto mit der #24 machten positiv auf sich aufmerksam.

Kurzzeitig öffnete der Himmel immer wieder seine Schleusen. Entscheidend war jedoch der Boxenstopp in Runde 18 des #3-Falken-Porsche, der inzwischen mit Picariello in Führung gegangen war. Man wechselte nach einer kurzfristigen Entscheidung von Ingenieur Felix Stiller auf einen Regenreifen, der sich auch ins Trockene fahren lässt. Als es kurz darauf wieder heftiger anfing zu regnen, war man im Gegensatz zur Konkurrenz, die noch auf Slicks rollte, bestens gerüstet. Die stoppte erst in Runde 21 und 22 und verhalf Picariello so zu einem eindrucksvollen Vorsprung von rund zwei Minuten.

Bis zum Ende der ersten Rennhälfte nach sechs Stunden sollte der Falken-Porsche #3 die Führung auch nicht mehr abgeben. Dahinter reihten sich der Octane-Ferrari (#26) und die beiden Phoenix-Audi ein. Die #23 von Car Collection fiel jedoch mit etwas langsameren Rundenzeiten zurück.

> „Aus sportlicher Sicht ist fast alles perfekt gelaufen. Die vielen Stunden der Vorbereitung haben sich gelohnt. Zum Restart haben wir viel positives Feedback.“
>
> Michael Bork, Rennleiter

Restart aus Boxengasse

Am Sonntagmorgen folgte mit dem Restart aus der Boxengasse eine Neuerung in der NLS-Geschichte. Nach dem Parc fermé in der Nacht auf der Zielgeraden wurden die Autos in exakt der Reihenfolge wieder ins Rennen geschickt, in der sie am Samstagabend im Ziel eingelaufen waren. In Dreierreihen aufgestellt, winkten sie die Organisatoren mit den exakten Zeitabständen bei bereits laufender Rennzeit wieder auf die Bahn. Es musste so lange Code 60 eingehalten werden, ehe alle Autos auf der Strecke waren.

Entgegen vieler Erwartungen verlief das Restart-Prozedere geordnet. „Aus sportlicher Sicht ist fast alles perfekt gelaufen – die vielen Stunden der Vorbereitung haben sich also gelohnt“, sagte Michael Bork, VLN Leiter Sport und Renndirektor. „Vor allem der Restart war ein Höhepunkt des Events. Von den Teilnehmern haben wir viel positives Feedback erhalten.“ ▷



BR FOTO

Kurzzeitig der Star: Fabio Grosse im Cup-Elfer von G-Tech



BR FOTO

Zum Saisonhighlight hatte man eigens Camping-Flächen eingerichtet



Der Restart aus der Boxengasse wurde von vielen im Vorfeld skeptisch gesehen. Es klappte aber recht gut

BR FOTO

Lediglich Car Collection erwischte es gleich doppelt. Zum einen rauchte bei der #24 aufgrund des dauernden Anfahrens die Kupplung ab, zum anderen musste Simon Reicher in der #23 wegen eines Schadens gleich die Box ansteuern, doch die Ampel an der Ausfahrt blieb wegen eines Irrtums rot. Die betroffenen Fahrzeuge bekamen die Zeit hinterher gutgeschrieben.

Giermaziak fliegt im Audi

Bei fünf Stunden und 41 Minuten, die noch zu fahren waren, sah Picariello kurz vor dem Schwalbenschwanz schließlich die grüne Flagge und nahm das Rennen als Führender vor dem #26-Octane-Ferrari mit Grossmann am Steuer wieder auf. „Das hat gut funktioniert und war gut organisiert. Ich dachte, es wäre mit den kalten Reifen schwieriger, weil wir das so vorher noch nie hatten“, sagte Picariello. „Aber den Start mit Code 60 finde ich nicht gut, weil der Vorsprung schrumpft.“ Der Abstand des Falken-Elfers war durch die Code-60-Phase von rund einer Minute nur noch auf 24,428 Sekunden gesunken.

Den ganz großen Auftritt hatte am Sonntagmorgen Kuba Giermaziak im #16-Phoenix-Audi. Der Pole drehte bei Sonnenschein auf trockener Bahn eine schnelle Runde nach der anderen und übernahm in Runde 48 schließlich die Führung vor dem #3-Falken-Porsche.

Waren die Top-Autos bis dahin noch im selben Boxen-Rhythmus, splitteten sich die Strategien in Runde 50. Kim-Luis Schramm, der von Giermaziak übernahm, behielt zunächst die Führung, musste sich aber kurz vor Ende seines Stints Sven Müller im Falken-Porsche geschlagen geben. Der darauf folgende Boxenstopp wurde für Phoenix jedoch zum Desaster. Weil man mit leerem Tank nur knapp die Box erreichte, sprang das Auto aufgrund von Luft im Tanksystem zunächst nicht an, was insgesamt einen Zeitverlust von einer Minute bedeutete.

„Uns ging beim Reinfahren in die Box einfach der Sprit aus, und der Motor ging aus“, sagte Schramm. „Als wir mit vollem Tank wieder losfahren wollten, mussten wir erst nach der Benzinpumpe schauen. Eigentlich reicht es für einen Acht-Runden-Stint, das war seltsam.“

Damit war bereits eine Vorentscheidung getroffen. Das endgültige Bild zeigte sich schließlich nach den finalen Stopps der Top-Autos. Hier hatte der Falken-Porsche den Vorteil, dass man erst später als die anderen zum Service kam und somit eine kürzere Mindeststandzeit hatte.

> „Uns ging beim Reinfahren in die Box einfach der Sprit aus, und der Motor ging aus. Eigentlich reicht es für einen Acht-Runden-Stint.“
>
> Kim-Luis Schramm, Phoenix

Zur Erinnerung: In der letzten Rennstunde sind für die Standzeiten nicht mehr die absolvierten Runden maßgeblich, sondern laut einer vorgegebenen Tabelle die Zeit bis zum Rennende. Als der #3-Falken-Porsche mit Müller am Steuer wieder auf die Strecke bog, ließ Giermaziak länger auf sich warten. Am Ende überquerte der Falken-Elfer die Ziellinie mit 15,222 Sekunden Vorsprung vor dem Phoenix-Audi #16 und 52,481 Sekunden vor dem Phoenix-Audi #5.

Huber-Porsche verunfallt

Der 911 GT3 R von Huber Motorsport konnte erst gar nicht antreten, weil Patrick Pilet am Freitagmorgen bei einem Reifentest das Auto im Bereich Bergwerk verloren hatte. Klaus Bachler hatte im #4-Falken-Porsche einen Ausrutscher bei Mischbedingungen im Streckenabschnitt Adenauer Forst und keinen Vortrieb mehr. Weil unter anderem eine defekte Antriebswelle eine längere Reparatur erforderte, musste man aus der Boxengasse starten. Der Walkenhorst-BMW fiel nach einem Unfall am Samstagabend aus.

Was auffiel: Bei nur 14 gestarteten GT3-Autos konnten sich die Cup-911er insgesamt gut in Szene setzen. Daniel Blickle, Tim Scheerbarth und David Jahn wurden im Porsche 911 GT3 Cup von AVIA W&S Motorsport als Elfte abgewinkt. Sie sammelten dabei ebenso die 30 Punkte für Platz 1 in der Klasse wie Mauro Calamia, Ivan Jacoma und Kai Riemer im schnellsten Cup3-Cayman.

In der VT2-R+4WD triumphierten Daniel Zils, Oskar Sandberg und Sindre Setsaas im BMW 330i des Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive. Somit haben die beiden Erstplat-

zierten in der Meisterschaft jeweils maximale Punkte geholt. Der Abstand in der Fahrerwertung beträgt bei noch drei ausstehenden Rennen unverändert 17 Punkte.

Insgesamt lief die Premiere des 12h-Rennens mit dem neuen Startprozedere weniger turbulent ab, als manche erwartet hatten. Es gab aber auch viele Stimmen im Fahrerlager, die sich für die Zukunft eher ein Format wünschen, bei dem tatsächlich zwölf Stunden am Stück gefahren werden. ■

NLS, 6. LAUF, 12 STUNDEN NÜRBURGRING

Pole-Position
#16, Giermaziak/Schramm (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS), 8.19,189 min
Schnellste Runde
#16, Giermaziak/Schramm (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS), 7.56,011 min

1.	#3	Müller/Eriksson/Picariello/Evans	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	79 Runden
2.	#16	Giermaziak/Schramm	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 15,222 s
3.	#5	Stippler/Kolb	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 52,481 s
4.	#26	Ludwig/Grossmann	Octane126	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro	+ 2.51,267 min
5.	#11	Marchewicz/Böckmann	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 3.20,844 min
6.	#4	Bachler/Güven/Ledogar/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.35,424 min
7.	#55	Assenheimer/Trefz/Apothéloz	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 5.25,415 min
8.	#23	Köhler/Reicher/Spengler/Viebahn	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
9.	#17	Dumarey/Breuer/Glorieux	PROSport Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
10.	#2	Schreiner/Terting/Born	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2 Runden



BR FOTO

Giermaziak/Schramm hätten ohne das Tankproblem den Sieg holen können


BR FOTO

Zum ersten Mal nach dem 24h-Rennen wieder da: Der Octane126-Ferrari



BR FOTO

Weiterhin Tabellenführer mit 17 Punkten Vorsprung: Zils/Setsaas/Sandberg


BR FOTO

Klassensieger der BMW M240i: Das Trio Markert/Reimer/Deißler


BR FOTO

Kuriose Situation am Start: Zunächst ging für einige Meter der Cup-Elfer von Gabriele Piana vor den GT3-Rennern in Führung

Doppelt hält besser

Das Toyota-Trio Hartley, Buemi und Hirakawa holte in Fuji seinen zweiten Sieg – vor den Teamkollegen

XPB

Die Sportwagen-WM bog beim vorletzten Lauf der Saison im japanischen Fuji auf die Zielgerade ein. In den beiden herstellergestützten Topklassen GTE-Pro und Hypercars feierten Ferrari und Toyota jeweils Doppelsiege, die es ihnen erlaubten, die Führung in den jeweiligen WM-Wertungen zu übernehmen. Toyota holte beim Heimspiel den achten Sieg beim neunten Auftritt unterhalb des berühmten Mount Fuji.

Von: **Marcus Schurig**

Drei Jahre konnte die Sportwagen-WM in Japan wegen der Corona-Pandemie nicht mehr antreten, was aus zwei Perspektiven mehr als bedauerlich war: Erstens lieben die WM-Teams den Gaststart in Japan wegen der begeisterungsfähigen Fans und der superfreundlichen Atmosphäre. Und zweitens musste Toyota auf sein Heimspiel verzichten. Der WM-Promoter ACO setzte alle Hebel in Bewegung, um nach zwei Absagen endlich wieder einen Start am Rande des berühmten Mount Fuji zu ermöglichen, trotz beschwerlicher Visumpflicht und komplizierter Frachtbedingungen. Der Erfolg gab dem Veranstalter recht: über 40 000 Fans kamen bei strahlendem Sonnenschein zur Strecke und bejubelten einen ungefährdeten Toyota-Doppelsieg.

Nach sechs Rennstunden konnten Sébastien Buemi, Ryo Hirakawa und Brendon Hartley ihren zweiten Sieg 2022 feiern, womit sich das Toyota-Trio an die Spitze der Fahrerwertung setzen konnten. Beim Finale in Bahrain Mitte November steht den Toyota-Boys allerdings noch eine harte Prüfung bevor, denn die bisher führenden Alpine-Piloten André Negrão, Nicolas Lapierre und Matthieu Vaxivière liegen dank Platz 3 in Fuji punktetechnisch mit 121 Zählern gleichauf. In der Herstellerwertung konnte Toyota dank des Doppelsiegs in Japan seinen Vorsprung auf 26 Punkte ausbauen.

„Es war wirklich bewegend, nach drei Jahren endlich wieder in Japan antreten zu dürfen“, freute sich Toyota-Fahrer und TMG-Teamboss Kamui Kobayashi, der mit seinen Teamkollegen Mike Conway und José María López in Fuji Platz 2 belegte. „Mit Blick auf die Meisterschaft war es sehr wichtig, vor dem Finale einen Doppelsieg zu landen, der es uns ermöglicht, in Bahrain um beide WM-Titel kämpfen zu können.“



ALPINE

Nach Platz 3 in Fuji sind die Alpine-Piloten punktgleich mit dem Top-Toyota

Die fröhlichen Toyota-Zitate und die freundliche Aufnahme der Fans konnte aber nichts an der Tatsache ändern, dass das Rennen in der Topklasse einen eher statischen Charakter hatte. Nach Platz 1 und 2 für Toyota im Qualifying konnte Pole-Sitter Kobayashi (#7) in der ersten Rennstunde zwar die Führung halten, die zwei Toyota setzen sich dabei zügig von Alpine und den beiden Peugeot 9X8 ab, die in Fuji ihr zweites Rennen bestritten. Früh war klar: Wenn nichts schiefgeht, läuft alles auf einen Toyota-Doppelsieg hinaus.

Allerdings änderten sich die Kräfteverhältnisse innerhalb des Toyota-Teams in Rennstunde zwei: Sébastien Buemi durfte nach Teamanweisung seinen Kollegen Kobayashi in Runde 63 überholen und konnte sich in der Folge zü-

gig freifahren. Bis zur Rennmitte pegelte sich der Vorsprung auf acht Sekunden ein, dann passierte etwas Ungewöhnliches: Brendon Hartley setzte sich im Toyota mit der Startnummer 8 in der vierten Stunde mit Siebenmeilenstiefeln ab und vergrößerte den Vorsprung auf José María López auf 30 Sekunden. Im letzten Drittel wuchs der Vorsprung dann sogar auf über eine Minute an.

Über die Gründe herrschte auch bei Toyota Rätselraten. „Normalerweise performen bei uns beide Autos immer etwa auf dem gleichen Niveau", so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen. Die naheliegende Vermutung, dass die beiden Fahrzeuge auf unterschiedlichen Reifenspezifikationen unterwegs gewesen sein könnten, wurde von Vasselon dementiert: „Beide Autos waren auf den gleichen Mischungen unterwegs, allerdings gab es marginale Unterschiede beim Setup. Warum diese marginalen Differenzen in der Praxis zu einem so großen Unterschied auf der Strecke führten, wissen wir noch nicht. Vielleicht bekommen wir später bei der Datenanalyse einen Hinweis auf die Gründe."

Während Kobayashi eine starke Untersteuertendenz monierte, glaubte Brendon Hartley an einen Setup-Vorteil für das Siegerauto: „An den Vortagen war es in Fuji bedeckt, am Renntag hatten wir strahlenden Sonnenschein und deutlich höhere Temperaturen. Diesen Wetterwechsel haben wir antizipiert und darauf mit kleinen Setup-Anpassungen reagiert. Ich war im Auto, als die Temperaturen am höchsten waren, und da konnte ich mich deutlich vom Schwesterauto lösen – wir hatten heute wirklich ein perfektes Auto für diese Bedingungen."

> „Am Renntag hatten wir strahlenden Sonnenschein und höhere Temperaturen. Auf den Wetterwechsel haben wir mit Setup-Änderungen reagiert – deshalb konnten wir uns absetzen."
>
> Toyota-Pilot Brendon Hartley

Alpine mit BOP-Penalty

Das Alpine-Trio Negrão, Vaxivière und Lapierre kam abgeschlagen mit zwei Runden Rückstand auf Platz 3 ins Ziel. Der ehemalige Oreca-Rebellion-LMP1 wurde vor dem Rennen nochmals deutlich eingebremst: Im oberen Drehzahlbereich büßten die Franzosen bis zu 40 PS ein, außerdem wurde die Energiemenge pro Stint beschnitten. Es war bereits die sechste BOP-Anpassung der Saison – im fünften Rennen!

„Unter diesen Bedingungen war unser Rennen noch okay, wir konnten uns ein paar schöne Duelle mit Peugeot um Platz 3 liefern, aber gegen Toyota waren wir machtlos", so Lapierre nach dem Rennen. „Das Gute ist, dass wir immer noch eine Chance auf den WM-Titel haben, denn wir sind jetzt punktegleich mit den Piloten des in Fuji siegreichen Toyota. Wenn die in Bahrain patzen, dann sind wir zur Stelle!"

Peugeot zeigte beim zweiten Rennen mit dem 9X8-Hypercar einen klaren Formanstieg im Vergleich zum Debüt in Monza: Die beiden Autos bestritten die Trainingssitzungen ohne technische Probleme, im Qualifying musste man sich allerdings mit den Plätzen 4 und 5 sowie einem Rückstand von sieben Zehnteln auf Pole-Sitter Toyota zufriedengeben. „Unser Wunsch wäre, dass wir das Rennen mit beiden Autos beenden und sauber durchfahren, denn so lernen wir am meisten", sagte Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot vor dem Rennen.

Der Wunsch sollte sich nicht ganz erfüllen: In den ersten zwei Stunden bot James Rossiter im Peugeot mit der Nummer 94 eine gute Show und konnte sich sogar an der drittplatzierten Alpine vorbeimogeln. Zu der Zeit kämpfte das Schwesterauto mit Balance-Problemen, da Peugeot im Gegensatz zu Toyota seine Fahrzeuge mit unterschiedlichen Reifenstrategien ins Rennen geschickt hatte. Rossiter verlor den dritten Platz in der dritten Rennstunde zwar wieder an Alpine, doch ärger wog die Tatsache, dass er kurz vor Rennhalbzeit in Runde 94 mit rauchendem Triebwerk die Boxen anlaufen musste.

Der vermeintliche Motor- oder Turboladerschaden entpuppte sich als Ölleck, dessen Reparatur 14 Runden in Anspruch nahm. „Das Problem hatten wir noch nie, aber es gibt immer ein erstes Mal", so Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie. Was den Franzosen verdross, war der Umstand, dass das Schwesterauto anderthalb Stunden später das gleiche Malheur ereilte. „So konnten wir den Schaden immerhin schneller analysieren und beheben", witzelte Jansonnie. Das Auto mit der Nummer 93 verlor durch die Reparatur nur sieben Runden.

„Trotzdem sind wir mit dem Wochenende zufrieden", so Jansonnie. „Wir haben uns in allen Belangen im Vergleich zum Debüt in Monza verbessert, das gilt besonders für die operative Seite. Wir haben in Fuji wieder viel ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

FÜNFTER WM-LAUF AUF DEM FUJI SPEEDWAY (JAPAN)

Länge der Strecke: 4,563 km; **Renndistanz:** 232 Runden = 1058,616 km; **Pole-Positions: Hypercar:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 Hybrid (#7),1.29,234 min; **LMP2:** Félix da Costa, Jota-Oreca LMP2 (#38), 1.31,649 min; **GTE:** Michael Christensen, Porsche 911 RSR-19 (#92), 1.36,371 min; **Schnellste Rennrunden: LMP1:** Kamui Kobayashi, Toyota (#7), 1.30,735 min; **LMP2:** Jonathan Aberdein, Jota (#28), 1.32,290 min; **GTE:** Antonio Fuoco, Ferrari 488 GTE Evo (#52), 1.37.515 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar-H	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota GR010 Hybrid	6:01.23,341 h
2.	Hypercar-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	+1.08,382 min
3.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Alpine A480-Gibson	+2 Runden
4.	Hypercar-H	#93	Jensen/di Resta/Vergne	Peugeot 9X8 Hybrid	+7 Runden
5.	LMP2	#31	Frijns/Gelael/Vanthoor	WRT-Oreca	+7 Runden
6.	LMP2	#38	Gonzalez/da Costa/Stevens	Jota-Oreca	+8 Runden
7.	LMP2	#28	Rasmussen/Jones/Aberdein	Jota-Oreca	+8 Runden
8.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	Realteam by WRT-Oreca	+8 Runden
9.	LMP2	#23	Lynn/Jarvis/Pierson	United Autosports-Oreca	+8 Runden
10.	LMP2	#9	Kubica/Delétraz/Colombo	Prema Orlen Team-Oreca	+8 Runden
11.	LMP2	#22	Albuquerque/Hanson/Owen	United Autosports-Oreca	+8 Runden
12.	LMP2	#1	Wadoux/Chatin/Milesi	Richard Mille Racing-Oreca	+9 Runden
13.	LMP2	#10	Cullen/Bourdais/van der Zande	Vector Sport-Oreca	+9 Runden
14.	LMP2	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF Corse-Oreca	+9 Runden
15.	LMP2	#34	Brundle/Gutierrez/Smiechowski	Inter Europol Competition-Oreca	+10 Runden
16.	LMP2	#35	Lahaye/Lahaye/Heriau	Ultimate-Oreca	+11 Runden
17.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+15 Runden
18.	GTE-Pro	#52	Molina/Fuoco	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+15 Runden
19.	GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+15 Runden
20.	Hypercar-H	#94	Duval/Menezes/Rossiter	Peugeot 9X8 Hybrid	+15 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	Brendon Hartley	121 Punkte
1.	Sébastien Buemi	121
1.	Ryo Hirakawa	121
2.	André Negrão	121
2.	Matthieu Vaxivière	121
2.	Nicolas Lapierre	121

HERSTELLER HYPERCAR

1.	Toyota Gazoo Racing	147 Punkte
2.	Alpine Elf Team	121
3.	Glickenhaus Racing	70

FAHRER GTE-PRO

1.	James Calado	120 Punkte
1.	Alessandro Pier Guidi	120
2.	Michael Christensen	109
2.	Kévin Estre	109
3.	Gianmaria Bruni	106
4.	Richard Lietz	96

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	216 Punkte
2.	Porsche	215
3.	Corvette	75


MOTORSPORT-IMAGES

Peugeot zeigte beim zweiten Einsatz mit dem 9X8 einen klaren Formanstieg


MOTORSPORT-IMAGES

Trotz Corona-Beschränkungen kamen 40 000 Fans, um die WEC zu sehen


MOTORSPORT-IMAGES

LMP2-Sieg für die WRT-Piloten Robin Frijns, Sean Gelael und Dries Vanthoor


XPB

Ferrari feierte in Fuji einen überlegenen Doppelsieg gegen Porsche

gelernt und werden uns mit einem weiteren Test akribisch auf das WM-Finalrennen in Bahrain vorbereiten."

Spritpoker in der LMP2

Die kleine Protoypenklasse LMP2 bot das mit Abstand engste und spannendste Rennen in Fuji: Vier Autos der drei Teams WRT, Jota und Prema Orlen balgten sich über sechs Stunden um jede Sekunde, am Ende setzte sich das WRT-Team mit der Nummer 31 (Sean Gelael, Robin Frijns, Dries Vanthoor) durch. „WRT hat uns mit ihrer fahrerischen Klasse erdolcht", gab Jota-Teamchef Sam Hignett zu, dessen Fahrzeug Platz 2 belegte. „Daher haben wir früh angefangen, Sprit zu sparen, um WRT eventuell in einer Gelbphase über die Strategie zu schlagen." Doch die Gelbphase kam nie, Jota-Pilot Will Stevens musste vier Minuten vor Ende an die Box, um den Spritpoker mit einem Splash-Stopp zu beenden, der LMP2 von Robin Frijns schlüpfte durch – es war der dritte Saisonsieg für das belgische WRT-Team.

Teamchef Vincent Vosse wies aber darauf hin, dass es knapp war: „Wir verloren bei einem Boxenstopp acht Sekunden, weil wir das Auto zurückschieben mussten, da sank unser Vorsprung deutlich. Aber am Ende hat Dries Vanthoor die Sache dann zu unseren Gunsten gedreht. Am gefährlichsten war das Prema-Orlen-Auto, denn die hätten nach unserer Rechnung wirklich einen Stopp sparen können – und dann wäre es richtig eng geworden."

> „Ferrari hatte die deutlich bessere Beschleunigung, außerdem hatten sie bei den wärmeren Bedingungen am Renntag die bessere Reifennutzung bei den Doppelstints."
>
> Porsche-Pilot Kévin Estre

GTE-Pro: Ferrari dominiert

Die GTE-Pro-Klasse war in dieser Saison ein Garant für spannende Rennen: Mit Porsche, Ferrari und Corvette konnten bisher alle drei Hersteller Siege feiern. Obwohl der Ferrari-Sieg in Spa Monate her ist, bekamen die Italiener für Fuji drei Liter weniger Benzin, der Le-Mans-Sieger Porsche durfte dafür mit einem größeren Restrikor, mehr Sprit und minimal weniger Gewicht antreten. Selbst bei Porsche verstand man die BOP nicht, ganz abgesehen davon, dass die Anpassungen nun von Rennen zu Rennen erfolgen – und nicht mehr über das automatisierte BOP-System.

Geholfen hat Porsche das BOP-Gnadenbrot in Japan herzlich wenig: Ferrari feierte – ähnlich wie Toyota in der Hypercar-Topklasse – einen lupenreinen und niemals gefährdeten Doppelsieg. In der Qualifikation konnte Porsche-Fahrer Michael Christensen zwar mit einer schnellen Runde noch die Pole-Position ergattern, aber im Rennen büßte man sofort die Führung ein, um im zweiten Teil der Doppelstints klar abzufallen.

„Ferrari hatte die bessere Beschleunigung, damit waren sie auf den Geraden unantastbar", erklärte Kévin Estre, der es immerhin einmal mit einem Gewaltmanöver schaffte, einen Ferrari auf der Strecke zu überholen. „Aber vor allem beim Reifenverschleiß war Ferrari unter den wärmeren Bedingungen am Renntag deutlich überlegen, vor allem im zweiten Teil der Doppelstints." Ferrari war in Japan wohlgemerkt auf den weicheren Soft-Hot-Reifen unterwegs, während Porsche und Corvette die härteren Medium-Reifen verwendeten, die dann aber trotzdem am Ende der Doppelstints eingingen. Estre und Christensen holten mit Platz 3 das Maximum, müssen aber in Bahrain in der Fahrer-WM einem Rückstand von elf Punkten hinterherjagen.

„Das war kein guter Tag für uns", sagte Porsches WEC-Einsatzleiter Alex Stehlig kurz und bündig. „Die Reifennutzung war ein Faktor, die BOP war aber ebenso sicher der andere Faktor." Die Einschätzung bestätigte sich auch in der GTE-Am-Klasse, wo Porsche ebenfalls ein BOP-Gutzerl bekam, aber im Rennen gegen Aston Martin und Ferrari nichts zu melden hatte. „Ich habe noch nie ein Rennen erlebt, wo wir nach einer guten BOP-Anpassung so chancenlos waren", bestätigte Dempsey-Proton-Pilot und -Teamchef Christian Ried. „Aston Martin hatte einen großen Vorteil bei der Topspeed, Ferrari war bei der Beschleunigung überlegen. Da waren wir mit Porsche zum Zuschauen verurteilt." ■

Langstrecke: Die Pläne des Proton Competition-Teams für 2023

Wird Proton ein Superteam?

Das deutsche Team Proton Competition steht 2023 vor der größten Herausforderung in seiner Geschichte: Laut Teamchef Christian Ried wird man auf beiden Seiten des Atlantik GTE- und LMDh-Autos einsetzen. Dazu kommen noch Einsätze im deutschen Carrera Cup.

Von: **Marcus Schurig**

Das deutsche Proton Competition-Team wird sein Engagement 2023 aller Voraussicht nach auf den Prototypensektor ausweiten. Dass die Equipe aus Ummendorf einen Porsche LMDh 963 in der Sportwagen-WM einsetzen wird, war schon länger ein offenes Geheimnis. Christian Ried – Teamchef und Fahrer in Personalunion – will momentan noch nicht mehr dazu sagen, bevor alle Verträge auch wirklich unter Dach und Fach sind. Am Rande des WM-Laufs in Fuji sickerte aber auch durch, dass die LMDh-Pläne des amerikanischen IndyCar-Konsortiums von AJ Foyt und JR Hildebrand gescheitert sind. Es ist nicht ausgeschlossen, dass Christian Ried auch an der Front einspringen könnte. Für die WEC-Einsätze werden Harry Tincknell und Gianmaria Bruni als Piloten gehandelt, doch Ried steht nicht ohne Grund auf der Euphorie-Bremse: Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach bestätigte in Fuji noch einmal, dass die LMDh-Kundenautos erst später im Jahr an die Teams ausgeliefert werden, vermutlich im April. Das bedeutet, dass die IMSA-LMDh-Teams die Rennen in Daytona, Sebring und Long Beach auslassen müssten. In der WEC fiele dann mindestens Sebring weg und womöglich auch der zweite WM-Lauf (Portimão oder Barcelona, siehe unten).



PORSCHE

Rennfahrer, Teamchef, Unternehmer, Tausendsassa: Christian Ried in Fuji

Natürlich setzt das Proton-Team seine GTE-Einsätze weiter fort: „In der WEC setzen wir drei Autos in der GTE-Am ein, wenn die Nennungen akzeptiert werden", sagte Ried. Dazu kommen zwei oder drei Porsche 911 RSR in der ELMS, außerdem will Ried einen neuen GT3 R-Porsche in der GTD-Pro-Klasse der IMSA-Serie einsetzen. Damit noch nicht genug: Nach einem Testlauf im Sommer will Ried nun auch mit zwei Autos im deutschen Carrera Cup aktiv werden. „Uns wird 2023 sicher nicht fad werden", lacht Ried. Ob er bei so vielen Programmen noch selber fährt, lässt Christian Ried noch offen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PORSCHE: LMDh-UPDATE

Vor dem WEC-Rennen in Fuji testete Porsche in Daytona, übrigens zusammen mit Acura und Cadillac. Porsche spulte mit zwei Autos fast 2500 Kilometer ab, es gab keine gravierenden technischen Probleme. Der frühere Ärger mit der MGU von Zulieferer Bosch scheint gelöst zu sein, auch das Sensorproblem, das Porsche bei einem Test in Sebring plagte, spielt offenbar keine Rolle mehr. Angeblich fuhr Porsche konstant Rundenzeiten auf dem Rennpace-Niveau der aktuellen DPI-Autos, also im Bereich von 1.35 bis 1.36 Minuten, dabei erzielte man sehr hohe Topspeeds, angeblich 350 km/h.

PORSCHE: KUNDEN WARTEN

Aufgrund der mittlerweile wohl gelösten MGU-Probleme ist der Porsche LMDh-Testplan im Rückstand, obwohl man bereits über 20 000 Testkilometer absolviert hat. Doch weil im Herbst noch die Homologation ansteht, führt der dichte Zeitplan erstens dazu, dass Porsche den angedachten Test-Renneinsatz beim WEC-Finale in Bahrain abgesagt hat. Zweitens werden die Kundenteams (Jota und Proton in der WEC, JDC und Proton in der IMSA) ihre Autos erst später bekommen. Die große Frage lautet: Wann? Nach aktuellem Stand im besten Fall im April, womit die Kundenteams frühestens Ende April in den Rennbetrieb einsteigen können.

FREITAS BLEIBT WEC TREU

WEC-Renndirektor Eduardo Freitas bleibt auch im nächsten Jahr Renndirektor der Sportwagen-WM. Der Portugiese, der die WM seit ihrem Neustart 2012 als FIA-Renndirektor betreut, hatte auch ein Angebot der FIA, full-time in der Formel 1 zu arbeiten. Nach reiflicher Überlegung hat sich Freitas aber mittlerweile entschieden, nur teilzeitmäßig in die Rolle des F1-Renndirektors zu schlüpfen. „Mein Herz gehört der Langstrecke und der Sportwagen-WM", so Freitas in Fuji.


XPB

WEC-KALENDER 2023

Wie bereits in Motorsport aktuell berichtet, wird der WEC-Kalender für 2023 auf sieben Rennen ausgeweitet. Neben den sechs etablierten Events will die WEC Mitte April 2023 in Portimão fahren, aber es ist auch noch möglich, dass es stattdessen nach Barcelona geht. Hier der aktuelle Planungsstand der WEC: Sebring (17. März); Portimão oder Barcelona (16. April); Spa (29. April); Le Mans (10./11. Juni); Monza (9. Juli); Fuji (10. September); Bahrain (4. November). 2024 soll der WM-Kalender dann auf acht Rennen ausgeweitet werden, angeblich ist der Vertrag mit der Strecke in Katar bereits unterschrieben. Beim WM-Finale in Bahrain im November fährt die WTCR im Rahmenprogramm der WEC mit – als Ersatz für das gecancelte Rennen in Macau.

STEHLIG: NO MORE SPORTS!

Der Porsche-Einsatzleiter in der WEC, Alex Stehlig, hat die Motorsportabteilung verlassen und bei der Porsche-Serienerprobung angeheuert. Seine neue Abteilung leiht ihn für die WM-Läufe in Fuji und Bahrain aus. „Auf der einen Seite freue ich mich auf die neue Challenge in der Serienproduktion, auf der anderen Seite fällt mir der Abschied aus dem Motorsport nicht leicht", so Stehlig. Er war ursprünglich als Leitender Ingenieur im LMDh-Projekt vorgesehen und erfuhr erst im Laufe dieses Jahres, dass die Pläne geändert wurden.

Die Hyundai gingen bei der Akropolis am problemlosesten über Stock und Stein, Thierry Neuville feierte den Sieg

Spaßbefreite Zone

Die Ford erheben sich wie Ikarus Richtung Sonne und stürzen ab, Toyota implodiert, und am Ende erobert Hyundai die ersten drei Plätze. Die Rallye Akropolis zeigte wieder einmal: Wenn sich der Olymp einmischt, passieren auf der Erde erstaunliche Dinge.

Von: **Markus Stier**

Wer in alten Zeiten zur Akropolis fuhr, zitterte schon im Vorfeld, welche Rolle ihm diesmal zugedacht war. Bei der 1951 gegründeten und 1973 zum Premierenjahr der Weltmeisterschaft zählenden „Rallye der Götter" konnte es nur einen Odysseus geben, der nach ewigen Strapazen glücklich sein Ziel erreicht, die Rolle des Hephaistos, dem Adler jeden Tag aufs Neue die Leber zerrupfen, wurde gern auch mal mehrfach besetzt. Da warst du fast schon glücklich, wenn du im Mutterland der Tragödie nur den bergauf Steine rollenden Sisyphos geben musstest.

Mit elf verschiedenen Strecken (bei nur 16 Prüfungen) war zumindest das Training eine lange Strapaze, aber sonst? Die Stars blickten allenthalben frohgemut aufs anstehende Wochenende, denn auch wenn die Rallye für die Prüfung Bauxites mal wieder im alten Steinbruch nördlich von Itea vorbeischaute, Geröll und selbst Schotter sind heutzutage Mangelware. Mochte man früher manche Piste allenfalls geübten Huftieren zumuten, präsentiert sich die moderne Akropolis glattgebügelt. Die sandige Auflage backten heftige Regenschauer im Vorfeld so fest zusammen, dass Kalle Rovanperä nach einer Prüfung argwöhnte, auch bei zweimaliger Allradbehandlung würde der Boden nicht aufreißen.

Test vergeigt

Und damit wären wir schon mittendrin im diesjährigen Drama. Zwar kämpften alle Piloten auf den polierten Pisten um Traktion und Haftung, aber keine Schwadron so vergeblich wie die von Toyota. Die finnisch-japanische Truppe hatte beim Testen verwachst. Wie immer in dieser Saison hatte jeder Fahrer nur einen Tag zur Vorbereitung. Elfyn Evans übte in strömendem Regen, Esapekka Lappi demolierte bei einem Ausrutscher das Auto, was nicht nur seinen Testtag erheblich verkürzte, sondern auch den des Tabellenführers, der auf die Reparatur desselben Sportgeräts warten musste. Die Yaris waren für die sanften Straßen mit den falschen Stoßdämpfern ausgerüstet.

Auch wenn mancher Fahrer sich mokierte, wie grob es sich da draußen schon wieder angefühlt hatte, ein Blick in die Verluststatistik macht klar, dass der griechische WM-Lauf in dieser Form keine Chance mehr auf den Titel härteste Schotter-Rallye des



Mit einem vierten Akropolis-Sieg hätte Sébastien Loeb allein auf Rang 2 der Bestenliste ziehen können. Es führt Colin McRae mit fünf Griechenland-Erfolgen.


ROESELER

Jahres hat. Keine einzige Radaufhängung knickte bei den im Vergleich zum Vorjahr immerhin 60 Kilo schwereren Werksautos ein, und obwohl Pirelli-Chef Terenzio Testoni zu Anbruch des Samstagnachmittags gewohnt enthusiastisch verkündete: „Da lauert ein Plattfuß hinter jeder Ecke“, nahmen fast alle Teams lediglich ein Ersatzrad mit auf die Reise. Insgesamt gingen am gesamten Wochenende gerade mal drei Gummis kaputt.

Im Vorfeld gab es noch reichlich Stirnrunzeln ob der richtigen Zahl an harten und weichen Reifen, die jeder Fahrer wählen konnte. Die Auswahlen waren sehr verschieden, am Ende aber praktisch bedeutungslos. Auch wenn manche mit unterschiedlichen Mischungen auf beiden Achsen oder überkreuz experimentierten, die Reifenwahl war auf der Suche nach Ausreden nie ein Thema. Im Toyota-Lager grämte man sich zuweilen, dass die Profile nach den Prüfungen noch erschütternd unerschüttert aussahen. Irgendwie mochten sich Autos und Untergrund nicht verzahnen.

Für den schon in Ypern nur mit fünf Pünktchen aus der Powerstage auf Magerkost gesetzten Titelanwärter war der Zeitplan das schlimmstmögliche Szenario: Ausgerechnet am Freitag, den er als Punktbester eröffnen musste, wurde von sechs Prüfungen des Tages nur die in Loutraki wiederholt, sämtliche restlichen Strecken lagen jungfräulich vor ihm, und auf der feinen Sandauflage rodelte der Finne so haltlos durch die Gegend, dass er am Abend, mit über einer Minute Rückstand auf Rang 9 liegend, auch schon einen der miesen Startplätze für den Samstag gezogen hatte. Auch wenn er seinem Yaris nicht am Samstagmorgen in einer langsamen Rechts im Unterholz das halbe Heck wegrasiert hätte, Rovanperä hätte an diesem Wochenende keine der Heldenrollen gespielt.

Anders als in Ypern blieb er im Wettbewerb; das linke Hinterrad schielte, aber es fiel nicht ab, aber mit knapp acht Minuten Miese war kein Staat mehr zu machen. „Ich bin in meinem Leben nicht wenige Rallyes gefahren. Das hier war eine der übelsten“, knurrte der am Ende auf Rang 15 Geführte. Mir Platz 2 auf der finalen Powerstage kassierte er am Ende weitere vier Zählerchen.

Nach einem halben Jahr Magerkost und ersten Mangelerscheinungen wähnte man sich bei M-Sport endlich mal wieder an den ganz dicken Fleischtöpfen. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen: Doppelführung für Ford nach der ersten Etappe, sämtliche Bestzeiten am Freitag gingen an die Pumas, darunter zwei an Pierre-Louis Loubet, der seinen Startplatz ganz weit hinten in einen Rang ganz weit vorn ummünzte. Der junge Korse führte gar zeitweilig und wusste gar nicht, wie ihm geschah, denn der Einzige, dem er sich vor Sonnenuntergang beugen musste, war die lebende Legende. Sébastien Loeb machte seinem Ruf als altersloser Heilsbringer wieder alle Ehre. Vierter Auftritt des 48-Jährigen, zum vierten Mal in Führung.

So schön zu fahren

Die Pumas schnurrten durch den ersten Tag wie die Kätzchen und bekamen von sämtlichen fünf Piloten Streicheleinheiten. „Das muss man ja auch mal sagen: Das Auto lässt sich wirklich schön fahren“, sagte ein ergriffener Craig Breen, um mal einen Kontrapunkt zu setzen zum üblichen Desaster. Fords eigentliche Nummer 1 hat sein Auto bei den letzten drei Rallyes dreimal neben die Straße gesetzt, dieses Mal platzte ihm mitten auf der Straße ein Reifen. Ohne den zwei Minuten kostenden Wechsel wäre der Ire als Vierter ins Bett gegangen und vermutlich als Dritter auf dem Treppchen gestanden. So musste er sich von Rang 11 zurückkämpfen in die gute Laune.

Die war bei M-Sport nach nur 24 Stunden komplett verflogen. Die Götter hatten Malcolm Wilson und den seinen ihre Gunst ebenso schnell entzogen wie zuvor gewährt. Nach WP8 grüßten die Franzosen Loeb und Loubet noch von den Plätzen 1 und 3, nach Prüfung 9 war Ersterer verschwunden, der zweite abgerutscht auf 7. „Als ich aus der achten Prüfung rollte, bekam ich die Warnung, dass die Batteriespannung niedrig ist, kurz danach ging der Motor aus“, rapportierte Loeb. Zusammen mit Beifahrerin Isabelle Galmiche werkelte er am Straßenrand, um den abgesprungenen Keilriemen zu richten, Loeb diagnostizierte auf die Schnelle eine gebrochene Lichtmaschinenwelle, aber das war von geringer Bedeutung, denn da war er schon wegen Zeitüberschreitung ausgeschieden.

Da M-Sport in der Markenwertung ohnehin hoffnungslos zurückliegt, verzichtete Teamchef Richard Millener ebenso wie beim auch am Samstag gestrandeten Kunden Jourdan Serderidis auf die Reparatur, um die Autos lieber schon für die bereits in zwei Wochen anstehende Rallye Neuseeland vorzubereiten.

Den Mechanikern wurde auch so nicht langweilig. Loubet erlitt kurz nach Loebs Malheur einen schleichenden Plattfuß, mit dem er sich vorsichtig ins Ziel von WP9 hangeln wollte, bis sich die Lauffläche ablöste und das gesamte Radhaus vorn links in Fetzen riss. Mechanisch war das nur Kosmetik, numerisch tat es richtig weh. 1.14 Minuten verlor Loubet und damit die Hoffnung auf Rang 3. „Das war mein zweiter Angriff auf das Podium. Ich versuche es wieder“, sagte er trotzig. Immerhin hatte er das Glück, am Ende auch vom Pech anderer profitieren zu können. Mit Platz 4 egalisierte er sein bisher bestes Ergebnis und war bester Ford-Mann vor Breen, der fehlerfrei agierte, aber seinen Malus durch den Reifenplatzer am Freitag nicht wettmachen konnte. Wie-



KUHN

Seh'n so Sieger aus? Schnappschuss des Hyundai-Trios mit Teamchef auf der Sieger-Pressekonferenz



ROESELER

Evans: Nix hitzefrei, aber vorzeitig Feierabend



KUHN

Unweltmeisterlich: Kalle Rovanperäs derangierter Toyota

Die seit zwei Jahren so erfolgsverwöhnte Toyota-Truppe ging im Land der Götter komplett unter

der mal außerhalb der Punkte rangierte Gus Greensmith, der zwischenzeitlich gute Zeiten fuhr und damit die allgemeine Stärke der Ford untermauerte, aber ein Motorproblem zwang ihn am Samstag zwischenzeitlich zur Aufgabe.

Und doch ist das achte M-Sport-Desaster des Jahres nichts gegen die Toyota-Pleite. Esapekka Lappi nutzte am Freitag seinen guten Startplatz, hielt als Dritter Tuchfühlung zur Spitze. Der Finne strandete in der gleichen elften Prüfung am Samstag wie Greensmith, bei ihm ist es die Spritzufuhr, die versagt. Aber da war ja noch der ewig beständige Elfyn Evans, der nun als Vierter noch ein paar Kohlen aus dem Feuer holen könnte. Der drittplatzierte Dani Sordo war nur sieben Sekündchen vor ihm, aber am Sonntagmorgen schon ganz weit weg, bevor es ernsthaft losging. Evans rollte zwar planmäßig am Service in Lamia los, kam aber an der Zeitkontrolle zur drittletzten Prüfung nie an. Der Motor war plötzlich ganz kraftlos. Das Team riet dem Waliser, nichts zu riskieren und die Fuhre abzustellen.

Das führte zu der kuriosen und einmaligen Lage, dass nur ein einziger Toyota unter den Top 10 rangierte: Takamoto Katsuta, der nur für das B-Team der Japaner startet. „Taka" hinkte von Beginn an weit hinterher und war über sich selbst so stinkig, dass er sein immer freundliches Wesen vergaß: „Mein Aufschrieb ist Scheiße", fasste er zusammen. Zu seiner Verteidigung: Selbst dem Sieger ging es stellenweise nicht anders. „Der Aufschrieb ist ein wenig optimistisch", konstatierte Thierry Neuville.

Hitze an der Grenze

Alle waren vom extrem niedrigen Grip überrascht, das machte eine ohnehin nicht allzu schnelle Akropolis noch langsamer – kein Spaß bei bis zu 37 Grad im Schatten, vor allem bei den ohnehin im Cockpit besonders heißen Rally1-Autos. In den Pausen trugen die Fahrer Kühlwesten. Am Samstagnachmittag war sich Craig Breen nach der legendären Tarzan-Prüfung sicher: „Das war das Heißeste, was ich je gefahren bin." Elfyn Evans bestätigte: „Das war grenzwertig."

Das befanden auch die Autos. Die Ford hatten immer wieder Probleme mit überhitzenden Bremsen, bei den Hyundai gingen ständig die Warnlampen an. Das Hybridsystem meldete Unwohlsein. „Ziemliche Disco hier", konstatierte Ott Tänak nach seinem Sauna-Trip über Tarzan II. Da hatte der Este die Nase schon voll. Sein Hybridantrieb hatte schon am Freitag versagt. „Das schleppst du drei Prüfungen lang 100 Kilo umsonst mit dir rum, und natürlich geht es immer bergauf." Dass der WM-Zweite trotz der fehlenden 136 Zusatz-PS ziemlich konkurrenzfähige Zeiten fuhr, ist nicht nur seiner Genialität geschuldet, sondern auch dem Umstand, dass bei so wenig Haftung gar nicht viel der Extrapower auf die Straße zu bekommen war.



Wer sagt, die Zahl bringt Unglück? In der 13. Saison gelingt Hyundai der erste Dreifachsieg für die Marke und für Korea.

Am Samstag verlor das Hinterachs-Differenzial seine Sperrwirkung, aber weil die anderen Teams noch größere Probleme hatten, hielt er sich auf Rang 2. Vor ihm lag nur Neuville, der einmal keine Defekte erlitt und sich in seinem i20 die meiste Zeit wohlfühlte und nach Loebs Ausfall das Feld komfortabel anführte. Als es im Februar in Schweden für die gebeutelte Hyundai-Truppe erstmals zu laufen schien, wurde Interims-Teamchef Julien





Für starke Fahrt nicht ausreichend belohnt: Pierre-Louis Loubet



Rovanperä war ohne Chance



Sieg 81 wäre dringewesen: Loeb

Moncet gefragt, ob er nun glücklicher sei. „Glücklich bin ich dann, wenn Hyundai auf den Plätzen 1 bis 2 liegen", antwortete der Franzose.

Sein Wunsch ist mit Neuvilles erstem Saisonsieg, Tänak auf Rang 2 und dem auf 3 aufgerückten Dani Sordo in Erfüllung gegangen, nur die erwünschte Hormonausschüttung blieb aus. Ott Tänak scheint sich in der Rolle des Stimmungskillers zu gefallen: Im Vorfeld ließ er fallen, dass er Moncet für einen guten Antriebsingenieur halte, aber für einen untauglichen Chef. „Wenigstens in einer Sache bin ich anscheinend wirklich gut", ätzte Moncet zurück und ergänzte: „So was hätte ich gern intern besprochen."

Als die Toyota weggebröckelt waren, witterte das Tänak-Lager Morgenluft. Mit Rovanperäs zweiter Nullnummer könnte man sich in der Fahrertabelle von hoffnungslos auf nicht sehr wahrscheinlich hochhieven. Darauf angesprochen knurrte Tänak am Sonntagmorgen: „Mit mir hat keiner darüber gesprochen. Seltsames Management." Gerade hatte er ohne Not einen heftigen Angriff auf Neuville geritten, obwohl der fast eine halbe Minute Vorsprung hatte. „Ich glaube, das Wichtigste war nach all der harten Zeit dieser Dreifachsieg", sagte der Belgier. Das befand auch der neue Hyundai-Motorsport-Präsident Sean Kim, der sich ans Telefon klemmte und Tänak zurückpfiff. „Die Frage lautet, was dir wichtiger ist: Um einen Titel zu fahren oder gute PR zu haben. Mir wäre ein Titel lieber", stänkerte Tänak.

Wie realistisch der ist, sei dahingestellt. Tänaks Rückstand hätte bei einem Platztausch immer noch bei 46 Punkten gelegen. Und was die Marken-WM angeht: Durch die kuriose Regel, dass nicht eingeschriebene Teams im Ergebnis ignoriert werden, hat Toyota trotz der Ränge 19 und 28 erstaunliche 23 WM-Zähler geholt, Hyundai liegt noch immer 63 Zähler zurück. ■

RALLYE AKROPOLIS (8.–11.9.2022)

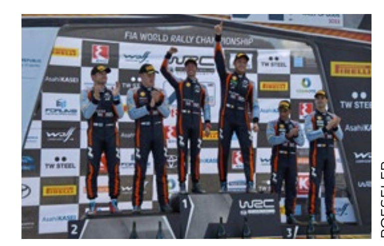
10. von 13 Läufen, 16 WPs über 303,30 km

1. Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1	3:34.52,0 h
2.Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 Rally1	+15,0 s
3. Sordo/Carrera (E/E), Hyundai i20 Rally1	+1.49,7 min
4. Loubet/Landais (F/F), Ford Puma Rally1	+3.42,2 min
5. Breen/Nagle (IRL/GB), Ford Puma Rally1	+4.09,0 min
6. Katsuta/Johnston (J/IRL), Toyota Yaris Rally1	+6.21,1 min
7. Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN, Skoda Fabia Rally2	+7.46,6 min
8. Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS), Skoda Fabia Rally2	+8.22,7 min
9. Tsouloftas/Whittock (ZYP/GB), VW Polo Rally2	+10.53,8 min
10. Brynhildsen/Eilersten (N/N), Skoda Fabia Rally2	+10.56,7 min

Bestzeiten: Neuville 5, Loeb 4, Tänak 3, Loubet 2, Lappi 1, Sordo 1 (Loeb und Lappi einmal zeitgleich)

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	207 Punkte
2.	Ott Tänak	154
3.	Thierry Neuville	131
4.	Elfyn Evans	116
5.	Takamoto Katsuta	100
6.	Craig Breen	77
7.	Esapekka Lappi	58
8.	Dani Sordo	49
9.	Gus Greensmith	36
10.	Sébastien Loeb	35



Historisches Podium: Alle in Blau

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	404 Punkte
2.	Hyundai	341
3.	M-Sport-Ford	214
4.	Toyota II	112

Teamkollege Mikkelsen war Schnellster, aber Emil Lindholm schnell und clever

ROESELER

Lindholm räumt ab

Der Kampf um den WRC2-Titel wird immer heißer: Während die Mitfavoriten Andreas Mikkelsen und Yohan Rossel patzten, blieb Junior Emil Lindholm cool, feierte seinen zweiten Saisonsieg und geht nun als Geheimfavorit in den Jahres-Endspurt.

Von: **Reiner Kuhn**

Knallstart für WRC2-Titelverteidiger Andreas Mikkelsen: Mit schwerem Gasfuß stürmt der Norweger auf der Zuschauerprüfung in Athen aus den Startlöchern, hechtet telegen über eine Brücke und kracht nach nur 200 Metern des über 300 Kilometer langen Hardcore-Ritts in eine Betonbarriere. Zwar humpelt er mit seinem waidwunden Skoda noch aus dem Olympiastadion, mehr aber auch nicht. Mit zehn Minuten Strafzeit muss Mikkelsen ab dem nächsten Morgen dem mit 34 Teams einmal mehr voll besetzten WRC2-Feld hinterherjagen.

Nach der ersten Tagesetappe und sieben Prüfungen findet er sich auf Klassenrang 24 wieder. Den Ton an der Spitze geben andere an. Marco-Bulacia-Ersatz Eyvind Brynildsen (Skoda) findet sich auch ohne Shakedown (siehe Seite 32 „Aus dem Servicepark“) schnell zurecht und hält als Fünfter den Kontakt zur Spitze. Knapp davor kämpft Vorjahressieger Yohan Rossel mit seinem Citroën: „Wir haben ganz neue Dämpfer verbaut, die ich nur kurz getestet habe. Damit komme ich gar nicht zurecht, deshalb bauen wir für morgen wieder zurück.“ Der mit Bestzeit ins Rennen gestarteten Hyundai-Speerspitze Teemu Suninen auf Zwischenrang 3 fehlt ebenso wie Nikolay Gryazin eine gute halbe Minute auf dessen Skoda-Teamkollegen Emil Lindholm.

Auf den sechs Samstag-Prüfungen lässt sich Mikkelsen fünf Mal die Bestzeit gutschreiben, einmal ist Rossel am schnellsten. Derweil eröffnet Chris Ingram (Skoda) den Ausfallreigen und verabschiedet sich mit einem Überschlag aus dem Rennen (WP 8). Grégoire Munster (Hyundai) stellt seinen maladen Dienstwagen vorzeitig ab und packt ein (WP 13). Markenkollege Suninen sieht das Etappenziel ebenfalls nicht, macht aber weiter und muss sich nach Restart mit Platz 10 begnügen.

!

Kenia-Sieger Kajetan Kajetanowicz startet nach Neuseeland auch in Spanien und Japan. Dumm für ihn: Wiederholt Emil Lindholm in Spanien seinen Vorjahressieg, kommt dieser zum Titel-Showdown ebenfalls nach Japan.

Debütant auf dem Podium

Anders sein finnischer Landsmann Lindholm. Gekonnt turnt dieser über die Schotter-Pisten, hält sich seinen ärgsten Verfolger Gryazin auf Distanz und geht mit 44 Sekunden Vorsprung in den sonntäglichen Schlussspurt. Mikkelsen ist derweil auch an Armin Kremer auf die zehnte Position vorbeigezogen. Titel-Rivale Rossel liegt als Dritter 44 Sekunden hinter Gryazin und kommode eineinhalb Minuten vor dem zypriotischen WM-Debütanten Alexandros Tsouloftas (VW). Doch wenige Meter vor dem Ziel legt der Franzose seinen Citroën C3 Rally2 in einer Haarnadelkurve aufs Dach und ist damit auch aus dem Titelrennen raus!

Durch Rossels spätes Missgeschick kann sich Tsouloftas über einen nie erwarteten Podiumsplatz freuen. Tabellenführer Andreas Mikkelsen kommt bei seinem letzten Saisonstart mit Rang 7 und maximalen Powerstage-Zählern mit einem blauen Auge davon. Der größter Gewinner ist Emil Lindholm, der durch den Sieg plötzlich wieder eine Hand an der WRC2-Krone hat. ■



HONZA FRONEK

Schadensbegrenzung: Mikkelsen



ROESELER

Beachtliches Debüt: Tsouloftas

WRC2/GRIECHENLAND

1. Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	in 3:42.38,6 h
2. Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)* Skoda Fabia Rally2	+ 36,1 s
3. Tsouloftas/Whittock (CY/GB) Volkswagen Polo Rally2	+ 3.07,2 min
4. Brynildsen/Eilersten (N/N) Skoda Fabia Rally2	+ 3.10,1 min
5. Zaldivar/Der Ohannesian (PY/ARG)* Hyundai i20 Rally2	+ 5.19,1 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 10

1. Andreas Mikkelsen (N)	109 Punkte
2. Emil Lindholm (FIN)	89 Punkte
3. Yohan Rossel (F)	80 Punkte
4. Kajetan Kajetanowicz (PL)	76 Punkte

EKO Super Special Stage Athen

Ein komprimiertes Spektakel

Was für ein Auftakt. Über 60 000 begeisterte Zuschauer feierten die weltbesten Rallyepiloten im Olympia-Stadion von Athen. So spektakulär die Action, so eindrucksvoll die Entstehung der knapp zwei Kilometer langen Strecke.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Preis für die spektakulärste Wertungsprüfung dürfte in dieser Saison an die griechischen Organisatoren der Akropolis-Rallye mit ihrer 1,95 Kilometer kurzen Asphaltpiste im traditionsreichen Athener Olympia-Stadion gehen.

Dem knapp vierstündigen und in 150 Länder übertragenen Auftakt am Donnerstagabend gingen wochenlange Planungen voraus, bevor 200 Mitarbeiter in acht Tagen inmitten des Stadions eine Strecke errichteten, die ihresgleichen sucht. Zuerst wurde der Rasen mit dicken Plastikfolien abgedeckt. 1000 Kubikmeter Schotter bildeten die bis zu 15 Zentimeter hohe Grundlage, darauf mit 4000 Kubikmetern Holz und 120 Tonnen Stahl die Basis für die 7,5 Meter breite Piste mit 16 Kurven sowie einer Überkreuzungsschanze samt 1,9 Meter breitem Tunnel. Der Fahrbahnbelag wurde von jenen Spezialisten aufgetragen, die in Regierungsdiensten in Rekordzeit Hauptverkehrsadern asphaltieren. Zum Schluss wurden über 1000 Meter Barrieren platziert.

Mit 50 000 verkauften Tickets sollen die Entstehungskosten von knapp zwei Millionen Euro gedeckt sein, so der Veranstalter, der für sein Risiko belohnt wurde. Über 60 000 Zuschauer, darunter zahlreiche Mitglieder der Regierung, angeführt vom griechischen Premierminister Kyriakos Mitsotakis, waren Zeugen, als der stellvertretende Minister für Sport und Kultur, Lefteris Avgenakis, die Startflagge schwenkte, und die WM-Asse unter dem frenetischen Jubel der Zuschauer durch die Arena tobten.

„So sollte es immer sein. Herzlichen Glückwunsch an all jene, die dies für uns und alle Zuschauer, die heute gekommen sind, eingerichtet haben. Es zeigt, dass es möglich ist, riesige Zuschauermengen zur Rallye-WM zu bringen“, begeisterte sich Hyundai-Pilot Thierry Neuville, der mit 1.58,4 Minuten die schnellste Zeit erzielte. Beeindruckt von der besonderen Atmosphäre sagte der Belgier: „Wir sollten versuchen, auch bei anderen WM-Rallyes mehr zu tun.“ ■



HONZA FRONEK

Volle Hütte und Riesenstimmung: Micky-Maus-Piste im Olympia-Stadion

WRC2 Masters Griechenland

Sieger Kremer holt alle Bestzeiten

Ex-Europameister Armin Kremer feiert auf den Hardcore-Pisten in Griechenland seinen dritten Saisonsieg in der WRC2-Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre.

Von: **Reiner Kuhn**

Von den neun gemeldeten Ü50-Akteuren ließ sich ausgerechnet WRC2-Masters-Tabellenführer Mauro Miele aufgrund einer Verletzung entschuldigen. Dumm für Armin Kremer, denn ähnlich wie WRC2-Titelverteidiger Andreas Mikkelsen bevorzugt der dreimalige deutsche sowie Europa- und Asien-Pazifik-Champion den direkten Vergleich, um der Titelkonkurrenz wertvolle Punkte wegzunehmen. An der Herangehensweise des Mecklenburgers ändert es wenig.

Vom Start weg konzentrierte sich Kremer darauf, das richtige Tempo anzuschlagen, ohne dabei seinen Skoda zu überfahren. Das schien dem 53-jährigen Routinier bestens zu gelingen: Nach sieben Prüfungen der ersten Tagesetappe und ebenso vielen Bestzeiten führte Kremer schon mit über zwei Minuten vor Jean-Michel Raoux (Volkswagen). Ein ähnliches Bild am Samstagabend: Kremer gewann erneut jede Prüfung und baute seinen Vorsprung auf gewaltige 13,23 Minuten auf den Franzosen aus.

Auf der finalen Prüfung dann der Schreckmoment: Sieben Kilometer vor dem Ziel handelte sich Kremer seinen zweiten Reifenschaden des Wochenendes ein und ging vom Gas, um den greifbar nahen Sieg nicht zu gefährden. Im Ziel dann die Überraschung: Auch auf der Powerstage war der Deutsche Schnellster, gewann somit alle 16 Prüfungen und feierte einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg. ■



HONZA FRONEK

Platz an der Sonne: Armin Kremer

KOMMENTAR

SCHLÜSSIGE ENTSCHEIDUNG

Gegen Saisonende beginnen die Rechenspiele: Welcher Fahrer hat die besseren Chancen auf den Titel? Denn ohne klare Perspektive macht Teamorder wenig Sinn. Nicht zu vergessen: Für Hersteller hat der Marken-Titel Vorrang, ergo gilt es zuallererst, einen Dreifachsieg zu sichern. Hinzu kommt, dass ein Platztausch an der Spitze ein Team mit zwei auf Augenhöhe agierenden Topfahrern wie bei Hyundai spalten könnte.

Natürlich hätte man Thierry Neuville in Griechenland zurückpfeifen können, schließlich geht es um sieben zusätzliche WM-Zähler für Ott Tänak. Wäre es nicht um den Sieg und den gemeinhin als erster Verlierer bezeichneten zweiten Rang gegangen, den Verantwortlichen wäre es sicher leichter gefallen einzugreifen und damit Tänaks vage Chance zu verbessern, den meilenweit enteilten WM-Leader womöglich noch einzuholen.

Zu bedenken ist aber auch: Bei Teamorder dürfte die Siegprämie von kolportierten 200 000 Euro zweimal fällig werden.

Für Neuville, weil er gewonnen hätte. Für Tänak, weil die Prämie für einen (wie auch immer errungenen) Sieg im Vertrag steht. Ein Budgetposten, der für rund 400 Flugtickets in Europa reicht. Ungleich wichtiger: Trotz schwierigen Monaten und der von den beiden bestbezahlten WM-Piloten offen angeprangerten Teamstruktur, hat sich der von Anbeginn bei Hyundai aktive Neuville nie hängen lassen und anders als der Este immer versucht, sein oft waidwundes Auto ins Ziel zu bringen, um dem Team einige WM-Punkte zu sichern. Zudem hat man vielleicht auch bei Hyundai noch in Erinnerung, dass Tänak 2019 just dann das Toyota-Team verließ, als er den Fahrer-Titel in der Tasche hatte. Ohne klares Bekenntnis zu seinem Arbeitgeber muss er sich über dessen Entscheidung nicht wundern.



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC3 – Junioren-WM Griechenland

Virves holt sich die Junioren-Krone

Beim Finale hatten vier der sechs angereisten WM-Junioren noch Titelchancen. Auch wenn die Götter früh auf der Seite von Robert Virves waren, musste der 22-jährige Este lange zittern, bis er zum Junioren-Weltmeister gekürt wurde.

Von: **Reiner Kuhn**

Nie ging es in der Nachwuchs-WM enger zu als im Premierenjahr mit dem allradangetriebenen Ford Fiesta Rally3. Titelverteidiger Sami Pajari und Jon Armstrong starteten punktgleich in den fünften und letzten WM-Lauf. Zudem hatten Robert Virves mit einem und Lauri Joona mit fünf Zählern Rückstand noch beste Titelchancen. Als Ersten erwischte es Pajari: Auf der felsigen Auftakt-Etappe nördlich von Athen fing sich der 20-jährige Finne in zwei Prüfungen drei Reifenschäden ein und musste mangels Reserverad früh einpacken. Trotz Bestzeitenfeuerwerk am Samstag und Sonntag kam er über Rang 5 (+ 42,17 min) nicht mehr hinaus. Auch Landsmann Lauri Joona, der in Kroatien die Nase vorne hatte, war früh aus dem Rennen. Am Freitag humpelte er mit einer beschädigten Hinterradaufhängung herum, am Samstag machte ein Getriebeschaden alle Hoffnungen zunichte.



Das Beste zum Schluss: Erster Saisonsieg und WM-Titel für Robert Virves

ROESELER

Besser lief es für Auftaktsieger Armstrong, der bis Portugal die Tabelle alleine anführte. Nach vier Prüfungen führte der 27-jährige Brite mit 7,4 Sekunden vor Virves. Nur eine Prüfung später drehte der 22-jährige Este den Spieß um, nahm seinem Widersacher 15,3 Sekunden ab und setzte sich an die Spitze. Beim Versuch zu kontern handelte sich Armstrong einen Reifenschaden ein, wechselte das Rad in weniger als eineinhalb Minuten und hing im Etappenziel als Zweiter dennoch fast zwei Minuten hinter Virves. Zwar verringerte er den Abstand bis zur finalen Powerstage auf 35 Sekunden, am Sieg und Titelgewinn des Esten war aber nicht mehr zu rütteln. Als Preis sitzt der neue Junior-Weltmeister 2023 bei fünf WRC2-Läufen in einem Ford Fiesta Rally2. ■

AUS DEM SERVICEPARK

LANGZEITSTUDIUM
Dauerte die Streckenbesichtigung beim vergangenen WM-Lauf in Belgien nur eineinhalb Tage, waren die Teams in Griechenland genau doppelt so lange unterwegs. „Das war schon hart. Gefühlt waren wir an den drei Tagen überall. Mal hatten wir Nebel und es regnete, mal war es fürchterlich heiß“, berichtet Thierry Neuville.

REKORDSCHRAUBER
Am Mittwochnachmittag um 15.30 Uhr der Schock: Die FIA-Techniker stellen am Skoda von Eyvind Brynildsen eine Beschädigung am Sicherheitskäfig fest und verweigern die Abnahme. Eine Stunde glühen die Telefondrähte, bis Toksport-Boss Serkan Duru in Ungarn ein Chassis findet und es in der Nacht über Serbien und Mazedonien nach Lamia auf den Weg bringen lässt, wo es 16 Stunden später ankommt. Während seine Kollegen den Shakedown absolvieren, wird für Brynildsen in äußerst rekordverdächtigen 46 Minuten ein komplett neues Auto aufgebaut, das um 11.12 Uhr die technische Abnahme passiert und mit den anderen Autos auf dem Anhänger zur Auftaktprüfung nach Athen gebracht wird.

LEERFAHRT
Die Streckenbesichtigung war gerade absolviert, als Hamed Al-Wahaibi im Servicepark unglücklich mit dem Fahrrad stürzte, sich den Fuß brach und zur ambulanten Behandlung ins Hospital musste. Mit Gipsbein traten der Omani und seine Copilotin Ilka Minor am nächsten Tag den Heimweg an, sodass die Österreicherin noch vor dem Start in Wien landete.

AUSSENDIENST
Neben Hyundai-Junior Oliver Solberg nahm auch M-Sport-Werkspilot Adrien Fourmaux an der Streckenbesichtigung teil. Doch während der Schwede nach der Auftaktprüfung abreiste, war der Franzose bei den Wettercrews im Einsatz. Das heißt: mitten in der Nacht aufstehen und vor den Etappenstarts die äußeren Bedingungen ans Team melden“, weiß Teamchef Richard Millener. ■ RK

ADAC Opel e-Rally Cup – Mont-Blanc Morzine

Schulz gewinnt Opel-Cup

Mit einem souveränen Sieg beim vorletzten Saisonlauf in Frankreich sichert sich Timo Schulz vorzeitig den Gewinn des vollelektrischen Marken-Cups von Opel.

Für Timo Schulz lief beim Frankreich-Debüt des ADAC Opel e-Rally Cups alles nach Plan. Der 23-jährige Saarländer begann die anspruchsvolle Rallye Mont-Blanc Morzine verhalten und übernahm nach drei Bestzeiten in Folge in der fünften von acht Wertungsprüfungen die Führung. Danach drehte Schulz weiter auf, markierte die restlichen drei Bestzeiten und gewann nach insgesamt 128 Wertungskilometern mit 29,8 Sekunden Vorsprung vor seinem schwedischen Teamkollegen Calle Carlberg. Als Dritter büßte Max Reiter die letzte verbliebene Titelchance im ADAC Opel e-Rally Cup 2022 ein.

„Beim Saisonbeginn habe ich vom Cup-Gewinn geträumt. Dass ich und mein Co Pascal Raabe dies nun auf Anhieb und vorzeitig geschafft haben, ist einfach großartig“, jubelte Schulz im Ziel. Lohn der starken Leistung: Für die kommende Saison winkt dem frischgebackenen Cup-Gewinner der Aufstieg in die Junioren-Europameisterschaft am Steuer eines Opel Corsa Rally4. ■ RK



Stromerte in den französischen Seealpen zum Cup-Sieg: Timo Schulz

ADAC

Achterbahnfahrt



Premiere für Norwegen: Olsen gewinnt am Samstag vor Titelverteidiger Götz

DTM

Mit Dennis Olsen (SSR-Porsche) und Nick Cassidy (AF-Corse-Ferrari) konnten sich zwei neue Fahrer in die Siegerlisten der DTM eintragen lassen. Großer Gewinner im Titelrennen ist jedoch Sheldon van der Linde, der im Schubert-BMW seine Tabellenführung ausbaut.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Wettergott, der schon zwei Wochen zuvor in der Eifel für einiges Kopfzerbrechen gesorgt hatte, war auch in den Ardennen äußerst kreativ. Nachdem am Freitag nur am Ende des ersten freien Trainings ein kleiner Regenschauer die DTM-Akteure befiel, waren die Bedingungen im ersten Qualifying am Sonntagmorgen komplett nass. Und weil bei diesen Bedingungen das Fahrzeugkonzept ausschlaggebender ist als die BOP, fanden sich in den Top 7 der Zeitenliste auch nur die im Regen immer starken Porsche sowie die gutmütigen Mercedes-AMG ein. Best of the Rest war Kelvin van der Linde im Abt-Audi. Der am Nürburgring noch punktbeste Fahrer bekam mit einem Highspeed-Dreher ins Kiesbett der Pouhon aber die trickreichen Verhältnisse am eigenen Leib zu spüren.

Drift-Einlage in Eau Rouge

Für das nur drei Stunden später stattfindende Rennen war die Strecke wieder abgetrocknet, nur abseits der Ideallinie waren noch feuchte Stellen zu sehen, was im Verbund mit der im Qualifying etwas durchgewürfelten Reihenfolge viel Spannung versprach. Mit Mirko Bortolotti (GRT-Lamborghini) auf P19 und Tabellenführer Sheldon van der Linde auf P22 richteten sich die Augen dabei nur kurzzeitig aufs Hinterfeld.

Denn die große Schrecksekunde gab es schon bei der ersten Durchfahrt der Eau Rouge. In der Anfahrt zur berühmten Senke mit anschließendem Bergauf-Schwung namens Raidillon lagen Thomas Preining im Bernhard-Porsche und Lucas Auer im besten Winward-Mercedes gleichauf. Es kam zur Berührung, und Preining stand plötzlich im 90-Grad-Winkel zur Strecke. „Es ist nie schön, wenn man in der Eau Rouge quersteht und 25 Autos hinter einem sind“, berichtete Preining hinterher. Den Quersteher fing er aber mit einer unfassbaren Rettungstat noch ab und sortierte sich sogar innerhalb der Top 10 wieder ein: „Ich hatte schon einige haarige Situationen, aber danach brauchte ich erst mal ein oder zwei Runden, um das zu verarbeiten.“

> „Ich hatte schon einige haarige Situationen, aber danach brauchte ich erst mal ein oder zwei Runden, um das zu verarbeiten.“
>
> Thomas Preining, Porsche

Obwohl er sich beim ungewollten Drift die Reifen ordentlich runtergerubbelt hatte, fuhr er am Ende zum dritten Platz. Ganz vorne hatte sich Markenkollege Dennis Olsen im SSR-911er nach seiner ersten Pole-Position auch im Rennen souverän an der Spitze gehalten. Druck gab es zunächst von Auer, der nach dem starken Nürburgring-Wochenende weiter Boden im Titelkampf gutmachen wollte. Weil Bortolotti und Van der Linde noch immer weit entfernt von den Punkten lagen und Auer mindestens Podiumchancen hatte, waren Big Points für den AMG-Piloten möglich.

Doch erst ging der Boxenstopp in die Hose – Zeitverlust rund vier Sekunden –, was noch nicht schlimm gewesen wäre, weil er virtuell immer noch auf P2 lag. Doch dann überfuhr er ein Karbonteil nach Kollision zwischen Maro Engel (GruppeM-Mercedes) und dem noch auf alten Reifen fahrenden Rolf Ineichen (GRT-Lamborghini), und der linke Vorderreifen hauchte wenig später sein Leben aus. „Ich bin durch Eau Rouge gefahren und musste geradeaus gehen, da war schon fast keine Luft mehr drinnen“, sagte ein sichtlich geknickter Auer anschließend.

Premiere für Olsen

Winward-Teamkollege Maximilian Götz übernahm die Rolle des ersten Verfolgers und hatte durch einen vier Runden späteren Stopp entsprechend jüngeres Reifenmaterial als Olsen. Die

Aufholjagd wurde erst von einem Regenschauer gestoppt, der kurz vor Rennende den Bereich rund ums Fahrerlager befeuchtete. Götz verpasste zweimal den Bremspunkt zur Bus-Stop-Schikane, und so konnte Olsen die Spitze letztlich kampflos halten.

Der erste Norweger, der ein DTM-Rennen gewinnen konnte, war entsprechend happy über seinen ersten Sieg in der wohl bestbesetzten GT3-Serie weltweit. „Es war ein hartes Rennen, aber es fühlt sich gut an, oben zu stehen“, so der ehemalige IGTC-Champion, der damit auch der SSR-Mannschaft ihren ersten DTM-Sieg bescherte.

In Sachen Meisterschaft war René Rast (Abt-Audi) der große Sieger. Mit P5 holte er zehn Punkte und den zweiten Tabellenplatz, weil Bortolottis Aufholjagd auf P8 endete und Sheldon van der Linde bei der Boxeneinfahrt Pech hatte – als er hinter dem zurückhumpelnden Engel feststeckte – und sogar komplett punktlos aus dem Rennen ging.

Am Sonntag schickte Rast sich an, weiteren Boden gutzumachen. Auf abtrocknender Strecke dauerte es zwar lange, bis die slickbereiften Autos die Bestzeiten fuhren, zum Ende des Qualifyings purzelten die Rundenzeiten dann aber fast im Sekundentakt. Rast konnte als einer der letzten Fahrer noch mal den Zielstrich kreuzen und sich hauchdünn vor Sheldon van der Linde die Pole-Position sichern.

> „Ich war mir sicher, dass wir großes Potenzial haben. Und jetzt konnten wir es endlich auch zeigen. Das war ein unglaubliches Rennen.“
>
> Nick Cassidy, Ferrari

Cassidy ganz stark

Auf dann wieder komplett trockener Strecke und ohne Regen in Sichtweite wurde wiederum drei Stunden später der zwölfte Saisonlauf gestartet. Rast musste sich dabei dem stärkeren Geradeaus-Speed des BMW geschlagen geben und sortierte sich hinter Van der Linde auf P2 ein. Der konnte sich auch gleich ein wenig absetzen, weil Rast und Cassidy sich im Kampf um den ersten Verfolgerplatz Saures gaben. Erst als das Boxenstoppfenster schon geöffnet war, kam der Neuseeländer am dreifachen DTM-Champion vorbei, der in Eau Rouge und auf dem Weg zur Les Combes noch kämpfte, sich aber doch geschlagen geben musste. Eine Fünf-Sekunden-Strafe, die Rast fürs allzu harte Gegenhalten kassierte, kam dann aber gar nicht mehr zur Anwendung. Auch Rast wurde das Opfer eines Reifenschadens und fiel aus, statt fünf Sekunden in Spa geht es für ihn nun drei Startplätze im ersten Spielberg-Rennen zurück.

Auch Sheldon van der Linde hatte Pech: Beim Reifenwechsel ging erst das linke Vorderrad nicht ab, was drei Sekunden und letztlich auch die Führung kostete. Denn Cassidy, der zwei Umläufe später die Box ansteuerte, kam nicht nur vor dem Südafrikaner raus, sondern hielt diesen auch trotz kälterer Reifen hart, aber fair hinter sich.

Rasts Reifenschaden sorgte noch mal für eine Full Course Yellow samt anschließendem Restart, doch auch hier behielt Cassidy die Oberhand, und der Kiwi holte seinen ersten DTM-Sieg. „Ich war mir sicher, dass wir großes Potenzial haben. Und jetzt konnten wir es endlich auch zeigen“, freute sich Cassidy. „Das war ein unglaubliches Rennen.“

Bortolotti hatte nach einem erneut unglücklichen Qualifying ein ebenso schwieriges Rennen wie am Samstag. Weil der Lamborghini zwar in freier Luft wunderbar funktionierte – was auch Rolf Ineichens schnellste Rennrunde zeigt –, im Verkehr aber nicht richtig in Tritt kam, reichte es nach zusätzlich suboptimalem Restart nur noch zu Platz 10.

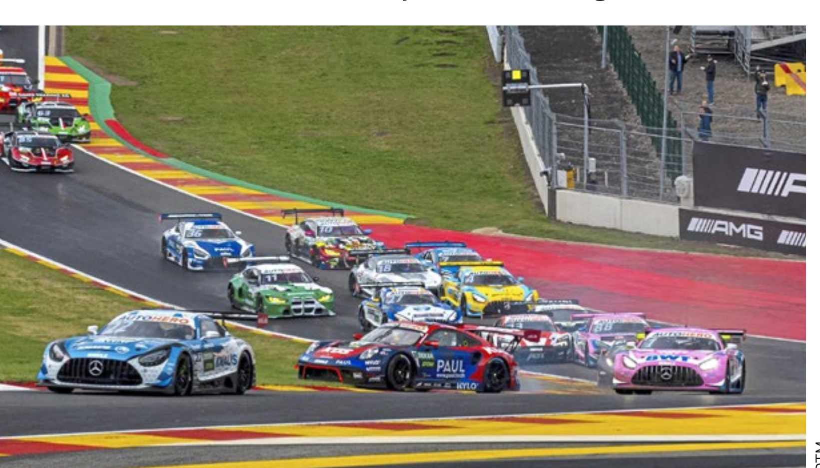
Damit übernimmt Lucas Auer, der hinter Cassidy, Van der Linde und dem erneut Drittplatzierten Preining Vierter wurde, trotz des Ausfalls am Samstag den zweiten Tabellenrang. „Ab jetzt gibt's kein Taktieren mehr. Am Red Bull Ring und in Hockenheim zählt nur noch Attacke!“, schickt Auer vor seinem Heimspiel in Spielberg schon mal eine Kampfansage an den Tabellenführer.

Einfach wird es gerade dort aber nicht: Schubert gewann in diesem Jahr auf der bekannt BMW-freundlichen Strecke beide Rennen im ADAC GT Masters. Sheldon van der Linde kann in der Steiermark also schon die Vorentscheidung im Titelkampf schaffen – wenn nicht diesmal er eine Achterbahnfahrt erlebt. ■



DTM

Die Gefahr im Nacken: Nick Cassidy behielt am Sonntag die Oberhand



DTM

Haariger Moment: Thomas Preinings Quersteher in der Eau Rouge

NACHRICHTEN

NOSTALGIE IN BELGIEN

Mit dem DTM Classic Cup wartete das Rahmenprogramm in den Ardennen wieder mit vielen Autos auf, die die Herzen von Fans alter Tourenwagen höherschlagen ließen. Die Regenschlacht am Samstag ging an Marc Hessel im BMW E30 DTM. Am Sonntag gab es ein spannendes Duell zwischen Ronny Scheer im Ford Sierra Cosworth und Yannik Trautwein im BMW E36 STW, das Letzterer knapp für sich entschied.

BERGERS ZEITREISE

Auch DTM-Boss Gerhard Berger hatte seinen ganz persönlichen nostalgischen Moment. In der „MAXX Formula“-Rennserie, die ebenfalls im Rahmenprogramm startete, fährt unter anderem ein Ex-Berger-Auto mit, genauer gesagt ein Benetton B197 aus Bergers letzter Saison 1997. Der Tiroler ließ sich eine Sitzprobe da natürlich nicht entgehen.

BMW OHNE GLOCK

Timo Glock, der seit 2013 insgesamt 148 DTM-Starts mit BMW absolvierte (5 Siege, 15 Podestplätze), muss sich am Ende des Jahres einen neuen Arbeitgeber suchen. Glock, der in Imola noch als Gaststarter dabei war, verlässt nach zehn Saisons die Propeller-Marke, nachdem sein Vertrag nicht mehr verlängert wurde.

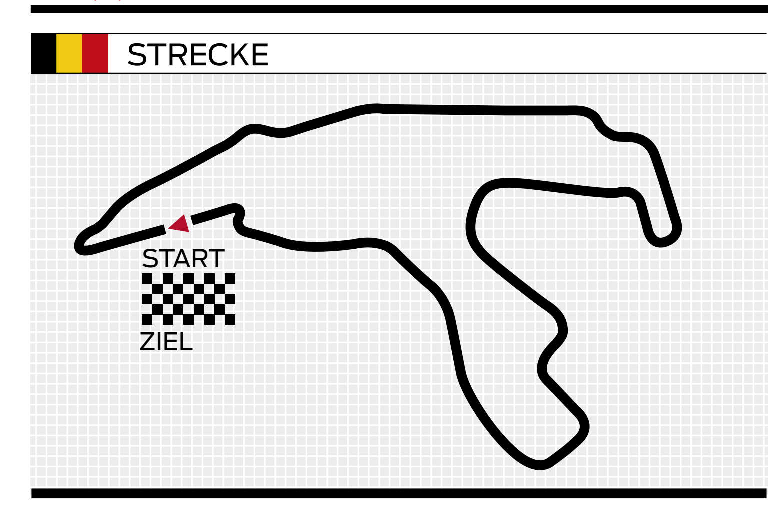
DTM TROPHY: HEINEMANN JETZT FAST DURCH

Nachdem Daniel Gregor (Porsche/Bernhard) im nassen Samstagsrennen seinen ersten Sieg in der DTM Trophy einfahren konnte, durfte am trockenen Sonntag Tabellenführer Tim Heinemann (Toyota/Ring Racing) seinen bereits fünften Saisonsieg feiern. Damit liegt er vor den letzten beiden Saisonstationen mit 182 Punkten fast uneinholbar vorn. Erster Verfolger bleibt mit 118 Zählern Colin Caresani (BMW/Project 1), der in Spa ein schwieriges Wochenende erlebte, vor Theo Oeverhaus (BMW/Walkenhorst) mit 115.

DTM-2022-RESULTATE

SPA (B) 7,004 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Dennis Olsen	2.30,488 min
2.	Thomas Preining	+ 0,146 s
3.	Lucas Auer	+ 0,191 s
4.	Maximilian Götz	+ 0,312 s
5.	Laurens Vanthoor	+ 0,435 s
6.	Maro Engel	+ 0,566 s*
7.	David Schumacher	+ 0,599 s*
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,745 s
9.	Felipe Fraga	+ 0,760 s
10.	Nico Müller	+ 0,847 s
11.	René Rast	+ 1,033 s
12.	Nick Cassidy	+ 1,321 s
13.	Arjun Maini	+ 1,549 s
14.	Ricardo Feller	+ 1,607 s
15.	Luca Stolz	+ 1,759 s

* + 5 Startplätze (Strafe vom Nürburgring)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	René Rast	2.23,424 min
2.	Sheldon van der Linde	+ 0,044 s
3.	Nick Cassidy	+ 0,052 s
4.	Mikaël Grenier	+ 0,279 s
5.	Maro Engel	+ 0,542 s
6.	Maximilian Götz	+ 0,617 s
7.	Ricardo Feller	+ 0,739 s
8.	Thomas Preining	+ 0,822 s
9.	Clemens Schmid	+ 1,132 s*
10.	Lucas Auer	+ 1,169 s
11.	Kelvin van der Linde	+ 1,180 s
12.	Felipe Fraga	+ 1,516 s
13.	Marco Wittmann	+ 1,570 s
14.	Philipp Eng	+ 1,689 s
15.	Luca Stolz	+ 1,834 s

*+ 3 Startplätze (Track Limits am Samstag)

ERGEBNIS RENNEN 1

Spa-Francorchamps (B): 10.09.2022; 11. von 16 Läufen;
23 Runden à 7,004 km = 161,092 km
27 Autos gestartet, 22 gewertet; Wetter: 16 Grad, bewölkt/meist trocken
Pole-Position:
#94 Dennis Olsen, Porsche 911 GT3 R, 2.30,488 min = 167,6 km/h
Schnellste Runde:
#1 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 2.19,166 min = 181,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	54.34,994 min	25 +3*
2.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 0,818 s	18 +1*
3.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 6,972 s	15 +1*
4.	René Rast (D)	Audi/Team Abt	+ 16,127 s	12
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 20,772 s	10
6.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 21,102 s	8
7.	Felipe Fraga (BR)	Ferrari/AF Corse	+ 22,504 s	6
8.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 27,636 s	4
9.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 29,319 s	2
10.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 29,996 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Spa-Francorchamps (B): 11.09.2022; 12. von 16 Läufen;
21 Runden à 7,004 km = 147,084 km
27 Autos gestartet, 26 gewertet; Wetter: 18 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#33 René Rast, Audi R8 LMS, 2.23,424 min = 175,8 km/h
Schnellste Runde:
#19 Rolf Ineichen, Lamborghini Huracán GT3, 2.19,135 min = 181,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	53.20,316 min	25 + 1*
2.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 0,680 s	18 + 2*
3.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 1,673 s	15
4.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 2,756 s	12
5.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HTP	+ 3,013 s	10
6.	Mikaël Grenier (CDN)	Mercedes/GruppeM	+ 4,541 s	8
7.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 5,863 s	6
8.	Felipe Fraga (BR)	Ferrari/AF Corse	+ 6,565 s	4
9.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 6,837 s	2
10.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 7,096 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	S. van der Linde	130 Punkte
2.	Auer	98
3.	Rast	96
4.	Bortolotti	94
5.	Olsen	87
6.	Stolz	83
7.	Preining	81
8.	Müller	78
9.	K. van der Linde	76
10.	Götz	70
11.	Feller	63
12.	Fraga	60
13.	Wittmann	57

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	175 Punkte
2.	ABT Sportsline	138
3.	SSR Performance	117
4.	AF Corse	101
5.	Merc.-AMG Winward	98

STAND HERSTELLER

1.	Audi	330 Punkte
2.	Mercedes-AMG	302
3.	BMW	232
4.	Porsche	197
5.	Ferrari	101
6.	Lamborghini	101


BMW

Tabellenführung mit Platz 2 am Sonntag ausgebaut: Sheldon van der Linde

KOMMENTAR

LASST SIE FAHREN!

Nach den teils mit recht harten Bandagen ausgefahrenen Rennen am Noris- und Nürburgring gab Renndirektor Scot Elkins vor dem Spa-Wochenende eine neue Direktive zu den „Driving Standards" heraus. Hauptpunkt: Die Fahrer sollen sich im Positionskampf genügend Platz lassen. Ausgerechnet René Rast, der am Nürburgring noch über die rüpelhafte Fahrweise einiger Kollegen geschimpft hatte, wurde als erster Fahrer wegen eines Verstoßes gegen die neuen Richtlinien bestraft. Die Frage ist jedoch: Braucht man wirklich in einem Feld voller Top-Profis eine Anleitung fürs Rennen fahren? Selbst in der Formel 1 kam man nach jahrelanger Regulierungswut zu dem Schluss, dass „Let them race" die attraktivste Art der Rennen hervorbringt. Dass Abdrängen, mehrfache Linienwechsel oder fahrlässige Manöver untersucht und gegebenenfalls bestraft werden, ist sowieso Job der Rennleitung. Diese sorgte nach einer klaren Ansprache am Norisring übrigens auch sofort für Besserung, auch wenn die Worte in der langen Sommerpause wohl von einigen wieder verdrängt wurden. Trotzdem: Macht es bitte nicht zu kompliziert. Lasst Rennfahrer das tun, wofür sie bezahlt werden: Lasst sie Rennen fahren!



Michael Bräutigam
Redakteur Automobil

Supercars

Schwanengesang

Über Jahre gehörte Pukekohe zu den Konstanten im Supercars-Kalender. Nun gab es die Abschiedsvorstellung auf der Strecke in Neuseeland – mit bestens bekannten Siegern.

Von: **Michael Bräutigam**



RED BULL/HORSBURGH

Saisonsiege Nummer 17 und 18 beim Heimspiel: Shane van Gisbergen

Die Triumphatoren waren nämlich die Gleichen wie beim vorherigen Event in Sandown, sogar in der gleichen Reihenfolge: Am Samstag holte sich Will Davison (Ford) unangefochten den Sieg, am Sonntag jubelte zweimal Tabellenführer Shane van Gisbergen (Holden).

Der letzte Supercars-Auftritt rund um die Pferderennbahn vor den Toren Aucklands brachte am Samstag zunächst eine weitere Pole-Position für Cameron Waters. Doch die bereits achte Pole des Jahres konnte der Ford-Pilot erneut nicht in einen Sieg ummünzen. Nachdem er am Start schlecht wegkam, reichte es am Ende nur zu P3. Will Davison übernahm von Startplatz 2 die Führung und überlebte auch eine späte Safety-Car-Phase für seinen dritten Saisonsieg.

Am Sonntag übernahm dann wieder Van Gisbergen das Zepter. Für den ersten Lauf sicherte er sich die Pole-Position und übernahm auch die Führung, aber ein schwerer Unfall von Will Brown sorgte sofort für eine rote Flagge. Doch der Neuseeländer behielt beim Heimspiel die Nerven und die Oberhand für den ersten Sieg am Sonntag. Die letzte Pukekohe-Pole der Supercars ging an Samstagssieger Davison, doch sein Sieg entglitt beim Boxenstopp, als das Auto zu früh abgelassen wurde. So hieß es: Saisonsieg Nummer 18 für Van Gisbergen, der bei noch maximal 900 zu holenden Punkten derer 525 Vorsprung hat. ■

NACHRICHTEN

STCC: VORSPRUNG VON DAHLGREN SCHMILZT

Audi dominierte den vorletzten Event der TCR Skandinavien in Anderstorp mit zwei Siegen von Andreas Bäckman und einem weiteren Triumph von Tobias Brink. Die Tabellenführung von Robert Dahlgren (Cupra) schmilzt damit vor dem Finale in Mantorp auf nurmehr 24 Punkte vor Bäckman.

TCR GERMANY: NEUE FAHRER FÜR ROJA-TEAM

Nach dem kontroversen Finish am Lausitzring und dem Verlust der realistischen Titelchancen hat Jessica Bäckman die Konsequenzen gezogen und das ROJA-Team verlassen. Ersatz für die Schwedin ist schon gefunden, sogar sozusagen doppelt: Am Sachsenring wird ROJA erstmals vier Autos einsetzen. Neben Robin Jahr und René Kircher stoßen neu Kai Jordan sowie Debütant Tim Rölleke zum Team.

NASCAR

Wallace siegt vorm Teamchef

Bubba Wallace (Toyota) holte in Kansas seinen ersten Saisonsieg. Damit gewann auch in der zweiten Playoff-Runde keiner der Playoff-Fahrer.

Von: **Michael Bräutigam**

Kansas scheint ein gutes Pflaster für die Nummer 45 zu sein, denn schon im Mai fuhr das zweite Auto des 23XI-Teams in die Victory Lane. Damals saß freilich noch Kurt Busch am Steuer, der damit vermeintlich das Playoff-Ticket löste. Seit dem Crash in Pocono muss der ältere der beiden Busch-Brüder jedoch aussetzen. Nachdem Ty Gibbs in der restlichen Regular Season die Nummer 45 bewegte, wechselte Wallace für die Playoffs ins Ex-Busch-Auto. Grund: Es gibt noch eine Chance auf den Owner-Titel. Nach P2 in der Vorwoche und dem Sieg nun in Kansas ist diese Chance mit aktuell P5 der Wertung noch intakt.

Diesmal war der in der Regular Season sieglose Wallace der tonangebende Fahrer. Zum Ende kam nur ausgerechnet Co-Teamchef Denny Hamlin (Toyota) noch mal ran, machte aber keine Anstalten, einen ernsthaften Angriff zu starten. Diesen Großmut kann er sich erlauben, denn als aktuell Punkt-Dritter wird er den ersten Playoff-Cut diese Woche in Bristol mit ziemlicher Sicherheit überstehen. Wohl nur ein Sieg kann dagegen Kevin Harvick (16.) retten, davor ist es zwischen sechs Fahrern ganz eng um die Plätze 10 bis 12.

Xfinity und Trucks

In Kansas war neben dem Cup auch die zweite und dritte Liga der NASCAR am Start. Im wegen Regen vorzeitig abgebrochenen Xfinity-Rennen war Noah Gragson (Chevrolet) erneut der Gewinner. Bei den Trucks ging die erste Playoff-Runde zu Ende: Während John Hunter Nemecheck (Toyota) gewann, flogen Carson Hocevar und Matt Crafton aus dem Kampf um die Meisterschaft. ■



NASCAR

Gewinnerlächeln: Bubba Wallace holte in Kansas den ersten Saisonsieg

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
28. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Kyle Larson(USA)	Chevrolet
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 28 von 36 Rennen

1.	Bell (Toyota)	2108 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	2098
3.	Hamlin (Toyota)	2097
4.	Logano (Ford)	2090
5.	Blaney (Ford)	2086
6.	Bowman (Chevrolet)	2080
7.	Elliott (Chevrolet)	2078
8.	Larson (Chevrolet)	2077
9.	Chastain (Chevrolet)	2076
10.	Suárez (Chevrolet)	2056

Enea Bastianini schwebt auf einer Welle des Erfolgs. Er hat den Kampf mit Jorge Martín um den zweiten Platz im Werksteam für nächstes Jahr für sich entschieden, danach kämpfte er in Misano mit seinem nächstjährigen Teamkollegen Francesco Bagnaia um den Sieg und unterlag nur um drei Hundertstelsekunden. Im MSa-Interview schildert der 24-jährige Italiener, wie es zu alldem kam.

Von: **Imre Paulovits**

GRESINI RACING



MOTOGP

Enea Bastianini (#23): In Misano nur drei Hundertstelsekunden hinter Francesco Bagnaia im Ziel

Was haben Sie in den beiden Tagen nach dem Misano-GP getestet?

Es war ein positiver Test. Wir haben viele Runden abgespult, wir waren schnell und haben einiges am Setup probiert, was das Gefühl mit dem Bike weiter verbessert hat. Meine persönlich schnellste Runde kam am ersten Tag nach 27 Runden mit demselben Reifen, das stimmt mich sehr positiv. Wir haben zwar keine großen Schritte vorwärts gemacht, aber wir waren bereits sehr konkurrenzfähig, so haben wir nur noch etwas Feintuning betrieben. Wir haben Misano mit sehr großen Erwartungen für die letzten Rennen des Jahres verlassen.

Was war es für Sie für ein Gefühl, für nächstes Jahr den Ducati-Werksvertrag bekommen zu haben?

Das war für mich ein Traum, der wahr geworden ist. Nächste Saison werde ich mit dem Werksteam in Angriff nehmen. Das gibt mir sehr viel Motivation. Aber ich weiß auch, dass das eine sehr schwere Herausforderung sein wird, denn der Druck wird viel größer sein als bisher. Aber ich bin auch sehr glücklich, dass ich der Teamkollege von Pecco Bagnaia sein werde. Er ist mein Freund, aber seit ich ein Kind war, bin ich bei den Pocketbikes gegen ihn gefahren. Bereits in meinem zweiten Jahr war er Teamkollege von mir, und ich bin auch jetzt auf ihn vorbereitet. Für Ducati war es sicherlich nicht leicht, diese Entscheidung zu fällen, denn auch Jorge Mar-

„Sehr große Erwartungen für die restlichen Rennen“

tín ist sehr schnell. Er ist auf der Strecke ein sehr konkurrenzfähiger Pilot. Ich muss einen guten Job abliefern, nicht nur, um zu beweisen, dass die Entscheidung für mich richtig war, sondern auch für mich selbst. Dieses Jahr war meine erste Saisonhälfte nicht konstant genug, es ist mein Ziel für die Zukunft, konstant zu fahren und so ein Titelkandidat zu werden.

Was erwarten Sie von der Zusammenarbeit mit Francesco Bagnaia im Werksteam?
Ich denke, ich kann von ihm sehr viel lernen. Er ist nicht nur schnell, er managt auch die Wochenenden sehr gut, und das bei jedem Rennen. Das muss ich von ihm lernen. Aber auch er wird Dinge von mir lernen können. Wir werden sehen, wozu das in Zukunft führen wird.

Wie war Ihr Rennen gegen ihn in Misano?
Es war wichtig, dass ich mich für die erste Startreihe qualifizieren konnte. Wir hatten zuvor gut gearbeitet, und ich konnte mich ab Freitag steigern. Auch in FP4 hatte ich eine sehr gute Pace. Aber das Qualifying danach war nicht leicht, denn es begann zu regnen. Es trocknete aber ab, so habe ich in meiner letzten Runde hart gepusht und konnte mich für die erste Reihe qualifizieren. Nach dem Start war es aber schwierig, ich hatte ein etwas merkwürdiges Gefühl mit dem Motorrad. Es war auch schwierig, den Vorderreifen auf Temperatur zu bringen. Aber in der zweiten Rennhälfte wurde es besser. Da konnte ich pushen und mit Pecco mitgehen und eine Lücke zu den anderen aufmachen. In der letzten Runde habe ich mit vollem Druck versucht, das Rennen zu gewinnen, aber Pecco hatte mich erwartet, und er konnte schließlich gewinnen. Ich bin trotzdem glücklich mit dem Job, den wir an dem Wochenende gemacht haben. Die letzte Runde war schon etwas seltsam, so etwas sieht man in der MotoGP auch nicht oft. Aber ich bin glücklich mit meiner Performance.

War dieses Rennen so viel wert wie Ihre drei Siege in diesem Jahr?
Es war sicherlich eines meiner Lieblingsrennen. Vor allem hat es mir eine Menge Motivation gegeben, wieder auf die WM-Spitze aufzuschließen. Wenn ich gewonnen hätte, wäre das sicherlich die Creme auf der Torte gewesen, aber ich bin auch so zufrieden.

> „Ich wollte in der letzten Kurve noch einmal angreifen, aber Pecco Bagnaia war zu schnell.“
>
> Enea Bastianini

Was ist in dieser letzten Runde in Turn 4 genau passiert?
Ich habe sehr stark gebremst und wollte versuchen, dort zu überholen. Dann habe ich aber gesehen, dass es nicht reichen wird, so habe ich es vorgezogen, hinausgetragen zu werden statt eine Kollision zu riskieren. Wenn es auf dem Fernsehschirm auch sehr knapp aussah, ich wusste genau, was ich tat. Ich habe dort sehr spät gebremst, aber so, dass ich nach außen fahren kann, wenn es nicht reicht. Ich wollte dann in der letzten Kurve noch einen Versuch machen, aber Pecco hat dort sehr spät gebremst und ist sehr schnell eingebogen, da hatte ich keine Chance mehr.

Sie kamen ihm trotzdem sehr nah.
Normalerweise wechsele ich die Mappings im Rennen nicht. Diesmal habe ich aber Leistung herausgenommen, denn besonders auf der linken Seite war es sehr schwer, Traktion zu finden und die Leistung auf den Boden zu bringen. Als der Tank leer wurde, fiel es mir nicht leicht, das Motorrad hochzureißen und das Gas anzulegen. Ich habe mir dann die Linien der anderen angesehen und gesehen, dass sie andere Linien fahren. Pecco ist immer etwas weitere Bögen gefahren als ich, genau andersherum als nach dem Start.

Wie sehr war diese letzte Runde am Limit?
Ich habe alles in meiner Macht stehende getan, um das Rennen zu gewinnen. Wir waren beide absolut am Limit. Pecco hat eine unglaublich schnelle letzte Runde hingelegt, deshalb hatte ich mit meinem Versuch in Turn 4 auch keine Chance. Ich habe dann wirklich alles gegeben, um ihn wieder einzuholen, und ich wollte wirklich noch einmal in der letzten Kurve angreifen, das wäre aber nur mit einem wirklich verrückten Manöver möglich gewesen. Und ich wollte wirklich nicht riskieren, dass Pecco und ich stürzen. Ich habe alle Beschleunigung aus dem Reifen herausgeholt, aber es hat halt nicht gereicht.

Wie sehr konnten Sie das Vorjahres-Motorrad bislang verbessern?
Wir haben keine neuen Teile mehr bekommen, was ich beim Test ausprobiert habe, ist auch nicht mehr für dieses Jahr, sondern für das nächste.

War es vom Vorderreifen her ein Problem, zunächst hinter Maverick Viñales und dann hinter Bagnaia herzufahren?
Diesmal war es sogar besser, weil ich zu Beginn Probleme hatte, genug Hitze in den Vorderreifen zu bringen. Als ich nach Jack Millers Sturz vorne war, hatte ich ein ziemlich unbestimmtes Gefühl am Vorderrad, und es ist mir einige Male eingeklappt, besonders in Turn 4 und in Turn 8. Als mich Maverick überholt hat, habe ich mir gedacht, dass dies gar nicht so schlecht sei und ich den Reifen jetzt auf Temperatur bringen kann. Ich habe in den Trainings sehr viel mit dem weichen Hinterreifen gearbeitet, weil es aber am Renntag wärmer wurde, habe ich mich für den Medium entschieden. Aber auch der fühlte sich nach dem Start zunächst etwas merkwürdig an.

Sie wohnen nicht weit von Misano entfernt. Wie oft trainieren Sie dort?
Ich komme mit meiner Panigale schon oft dorthin zum Trainieren, und ich habe ziemlich viele Runden abgespult. Aber ganz das richtige Training ist das nicht, denn die MotoGP ist noch einmal eine ganz andere Welt. In meinen ersten beiden Runden im ersten freien Training am Freitag habe ich auch eine Menge Fehler gemacht, denn die Gänge und Linien sind mit dem MotoGP-Motorrad ganz anders. Deshalb ist das Serienmotorrad nicht das beste Training. Aber immerhin konnte ich den neuen Asphalt kennenlernen und mir die Bodenwellen einprägen.

Was erwarten Sie von Aragón?
Ducati war dort letztes Jahr mit dem Motorrad, das ich fahre, sehr stark. Deshalb erwarte ich schon einiges. Wir hatten an den zwei Testtagen auch einiges probiert und gelernt. Ich freue mich aber noch mehr auf das nächste Jahr, wenn ich im Werksteam fahre. Das ist ein Traum, und es wird ein sehr wichtiger Schritt in meinem Leben sein. ■



Enea Bastianini

Geburtstag: 30.12.1997
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2014: Moto3, KTM. (9.)
2015: Moto3, Honda (3.)
2016: Moto3, Honda (2.)
2017: Moto3, Honda (6.)
2018: Moto3, Honda (4.)
2019: Moto2, Kalex (10.)
2020: Moto2, Kalex (1.)
2021: MotoGP, Ducati (11.)
2022: MotoGP, Ducati (derzeit 4.)



Weltmeisterlich

Beim zweitägigen MotoGP-Test in Misano fuhr Fabio Quartararo die Bestzeit. Was den Weltmeister aber noch mehr freute war, dass der 2023er Yamaha-Motor im Topspeed wieder mit der Spitze mithalten kann. Marc Márquez fuhr 100 Runden, und Dominique Aegerter durfte die Moto-GP-Suzuki probieren.

Von: **Imre Paulovits**

Selten war Fabio Quartararo in der letzten Zeit so gut gelaunt. „Es ist ungewohnt, aber einfach ein gutes Gefühl, wenn ich meinen Namen von oben und nicht von unten auf der Topspeed-Liste suchen muss", grinste der Yamaha-Werkspilot übers ganze Gesicht. Am Mittwochvormittag schaffte Quartararo vor der Curvone 298,3 km/h und war damit nur 1,7 km/h langsamer als Jorge Martín, der in dieser Session mit 300,0 km/h Schnellster war. „Da war zwar auch etwas Windschatten dabei, aber diese erste Version des nächstjährigen Motors ist ein klarer Fortschritt. Er hat eine genauso sanfte Gasannahme wie der bisherige, hat aber obenherum mehr Leistung", stellte Quartararo zufrieden fest. „Wir haben am zweiten Tag dann viel an der seiner Elektronik gearbeitet, denn er hat doch einen anderen Charakter." Dass auch ein neuer Rahmen zur Verfügung stand, der bereits in Aragón eingesetzt werden könnte, freute Quartararo ebenfalls. „Man darf den Zeiten bei diesem Test aber keine zu große Bedeutung zumessen, denn nach dem Rennsonntag und den zwei Tagen war so viel Gummi auf der Strecke, dass die Grip-Verhältnisse so gut waren, wie man sie an Rennwochenenden nie vorfindet. Ich bin meine Bestzeit mit einem Reifen gefahren, der 26 Runden draufhatte. Wenn man zum Schluss einen neuen Reifen draufgemacht hat, hat man gar nicht gespürt, dass es ein neuer Reifen war."

> „Man darf den Zeiten keine große Bedeutung zumessen. Es hatte zum Schluss so viel Grip, dass ein neuer Reifen keinen Unterschied mehr brachte."
>
> Fabio Quartararo

Viel Arbeit bei Honda

Die größte Neuigkeit bei Honda war, dass Marc Márquez das erste Mal seit seiner OP Anfang Juni wieder auf dem Motorrad saß. Der achtfache Weltmeister drehte am ersten Tag 39 Runden, am zweiten weitere 61, kam so auf genau 100 Runden und war zum Schluss schnellster Honda-Pilot! „Wir hatten uns am ersten Tag 40 Runden als Limit gesetzt, am Vormittag bin ich 39 in mehreren kleinen Stints gefahren", berichtete Márquez. „Ich wäre am Nachmittag gern weitergefahren, aber wir wollten auf keinen Fall riskieren, dass sich etwas entzündet und ich den zweiten Tag nicht fahren kann." Nachdem er am zweiten Tag auch am Nachmittag fuhr, machte der 29-Jährige eine sehr zufriedene Miene. „Am Nachmittag hatte ich dann Probleme. Der Arm hat jetzt eine andere Position als vor der OP, die Muskeln waren komplett ausgelaugt. Da habe ich begonnen, merkwürdige Positionen einzunehmen, ich bekam Schmerzen und wir haben aufgehört. Aber es ist genau das eingetreten, was mir die Ärzte und Physiotherapeuten vorhergesagt haben." Márquez fuhr immer Vier-Runden-Stints und probierte eine Menge Sachen durch, inklusive mehrerer Aero-Lösungen und einer Kalex-Schwinge, die vor ihm bereits Stefan Bradl fuhr. „Ob ich in Aragón fahren kann, das muss ich übers Wochenende entscheiden. Ich muss sehen, wie die Schmerzen wieder nachlassen und wie ich mich regeneriere, dann können wir entscheiden, ob es für ein Renn-



YAMAHA

Weltmeister Fabio Quartararo war mit dem neuen Motor und dem neuen Rahmen zufrieden. Letzterer könnte schon in Aragón eingesetzt werden



HONDA

Marc Márquez: 100 Runden in zwei Tagen und schnellster Honda-Pilot



SUZUKI

Dominique Aegerter: Der MotoE-Weltcupsieger sprang für Weltmeister Joan Mir ein

wochenende reicht oder wir noch weiter warten müssen."

Ducati, die das Rennwochenende dominiert hatten, probierten mehrere neue Rahmen, aber bereits am zweiten Nachmittag war man bereits fertig und ließ die Fahrer nicht mehr raus, die beiden VR46-Piloten Luca Marini und Marco Bezzecchi fuhren gar nur den ersten Tag. Trotzdem war Francesco Bagnaia Zweitschnellster, Enea Bastianini Vierter. Beide Aprilia-Werkspiloten platzierten sich ebenfalls in den Top 5, wenn Aleix Espargaró kurz vor der Mittagspause des zweiten Tages auch runterflog und sich dabei den linken kleinen Finger brach. „Das wird mich in Aragón aber nicht behindern", beteuerte der aktuelle Tabellen-Dritte. Bei KTM erledigten Brad Binder und Dani Pedrosa die meiste Arbeit mit neuen Teilen und Abstimmungen, Miguel Oliveira war am zweiten Tag mit 1.31,585 der schnellste KTM-Pilot und Achter insgesamt.

Wenn Suzuki auch nicht viel Neues zu testen hatte und bereits am Mittag des ersten Tages die Sachen packte, gab es dort einen, der übers ganze Gesicht strahlte.

Aegerter auf Suzuki

Dominique Aegerter bekam drei Tage, nachdem er seinen MotoE-Titel gesichert hatte, erstmals die Gelegenheit, ein MotoGP-Motorrad zu fahren. „Es war immer mein Traum, ein MotoGP-Motorrad zu fahren. Wenn ich darüber gesprochen habe, haben alle drüber gelacht. Jetzt ist er in Erfüllung gegangen", freute er sich. „Es war einfach eine Rakete, ein Traum. Diese Leistung, diese Beschleunigung, dieser Kurvenspeed. Nach 33 Runden in vier Exits war ich bis auf 2,3 Sekunden an der Spitze dran, die schon am Wochenende gefahren sind." Bei Suzuki erinnerten sich einige Leute an die 8-Stunden-von-Suzuka-Einsätze des Schweizers, allen voran Hatsumi Tsukamoto, die es damals für ihn organisiert hatte, und am Sonntag fragte Livio Suppo ihn, ob er fahren wolle. Nachdem er es mit Ten Kate abgeklärt hatte und eine Freigabe bekam, konnte er fahren. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Misano (I), 06./07.09.2022, Bestzeiten

1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.31,065	152 Runden
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1.31,172	131
3.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP22	1.31,189	171
4.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	1.31,260	92
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP22	1.31,333	111
6.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	1.31,439	107
7.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.31,473	72
8.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.31,585	128
9.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	1.31,591	83
10.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	1.31,605	99
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	1.31,606	118
12.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.31,614	156
13.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.31,642	100
14.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.31,707	117
15.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.31,786	153
16.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.31,803	142
17.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.31,864	138
18.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	1.31,927	86
19.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.31,936	49
20.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP22	1.32,070	95
21.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.32,308	140
22.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	1.32,346	124
23.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.32,433	105
24.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.32,634	105
25.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	1.32,820	133
26.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP22	1.33,379	145
27.	Dominique Aegerter (CH)	Suzuki GSX-RR	1.33,907	33
28.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.34,897	16


Packen wir es an: Stefan Bradl schwingt sich auf eine der vielen Honda-Varianten, die er testete

PAULOVITS

Zukunftsversuche

In Misano probierten die MotoGP-Hersteller erstmals Teile für 2023 aus. Einige Neuerungen könnten aber bereits bei den letzten Rennen dieses Jahres zum Einsatz kommen.

Von: **Imre Paulovits**

Beim Kampf der Hersteller in der höchsten Motorradsport-Klasse wird der Aufwand immer größer. Die Technologien der aerodynamischen Anpresshilfen und der mechanischen Fahrhöhenverstellung beeinflussen dabei das Gesamtkonzept in sehr hohem Maß. Die Änderungen, die der Anpressdruck und die Absenkung des Schwerpunkts mit sich bringen, müssen in die Gesamtbalance des Motorrads eingebracht und in den magischen Kompromiss, mit dem man das meiste aus einem Reifen über die Renndistanz herausholt, mit eingerechnet werden

In dieser Saison schienen die Europäer die Japaner abgehängt zu haben, doch KTM-Renndirektor Pit Beirer präzisiert diese Aussage: „Aprilia und Ducati haben ihre Hausaufgaben unheimlich gut gelöst und sich einen Vorsprung erarbeitet. Hinter den sind auch wir zurückgefallen, und den gilt es wieder aufzuholen. Wir haben dafür eine neue, viel aufwendigere Datenbank aufgebaut, die es nun zu füllen gilt. Wir müssen lernen, aus den Daten die richtigen Schlüsse zu ziehen."


Yamaha: Der neue Rahmen könnte schon in Aragón zum Einsatz kommen

PAULOVITS


Aprilia: Die Kante an der Verkleidungsseite in längerer Ausführung

PAULOVITS


Honda: Die Japaner ließen sich auch eine Schwinge bei Kalex fertigen

PAULOVITS

Leistungssuche

Fabio Quartararo fordert von Yamaha schon länger mehr Motorleistung. Dafür wurde der ehemalige Ferrari-Formel-1-Motorenchef Luca Marmorini verpflichtet, der bereits dem Aprilia-V4 auf die Sprünge geholfen hat. Den Früchten seiner Arbeit haben Quartararo und Franco Morbidelli in Misano beste Noten erteilt. Bei der Aerodynamik sah man bei Yamaha nur kleine Retuschen, dafür gab es gleich zwei neue Rahmen, von denen Fabio Quartararo einer so gut gefiel, dass er ihn schon für die letzten Rennen der Saison einsetzen möchte.

Bei Honda sah man sehr viel Material, es gab unterschiedliche Aero-Pakete, die teils an Aprilia-, teils an Ducati-Lösungen erinnerten. Es wurden auch verschiedene Fahrwerke probiert, dabei fuhren Stefan Bradl und Marc Márquez auch eine Schwinge von Kalex. Aprilia geht seinen Weg konsequent weiter, in Misano wurde weiter an der Aerodynamik gearbeitet. Es gab eine Variante des vorderen Flügels als Doppeldecker, die Seite der Verkleidung, wo die schräge Kante für Abtrieb sorgt, kam auch in einer nach hinten verlängerten Ausführung. Es kamen auch zwei neue Rahmenvarianten zum Einsatz.

Bei Ducati sah man mehrere Rahmen-Varianten. Sie alle hatten die Aussparung über der Schwinge, in die Platten zur Veränderung der Steifigkeit eingeschraubt werden können, und es fanden sich sowohl Alu- als auch Kohlefaser-Einsätze. Einige standen nach außen und waren so groß, dass sie auch als Schwingungsdämpfer dienen könnten. Bei einem Motorrad war der Kupplungshebel in einer Dose eingearbeitet, aus der Hydraulik-Leitungen herauskamen. Da die Kupplung nur beim Start betätigt wird, kann man davon ausgehen, dass man sich Bologna wieder etwas ausgedacht hat, um noch schneller bis zur ersten Kurve zu kommen.

KTM hatte zwar keinen kompletten 2023er Prototyp, aber Brad Binder und Dani Pedrosa probierten einige Teile für nächstes Jahr aus. Suzuki wird sich Ende des Jahres zurückziehen, die Sachen, die sie ursprünglich für 2023 vorbereitet hatten, wurden nun ausprobiert. Äußerlich war nichts zu erkennen. Álex Rins meinte, dass er durch sie vor allem die bisherige Entwicklung etwas klarer sieht. ■



Marco Bezzecchi (l.) und Luca Marini sind auch 2023 ein Team

Beide bleiben

Eigentlich war es nur eine Formsache, aber nun wurden Luca Marini und Marco Bezzecchi bei VR46 für 2023 bestätigt.

Von: **Imre Paulovits**

Beim Test in Misano wurde Marco Bezzecchi darauf angesprochen, wie es um seine Vertragsverlängerung für 2023 stehe. Darauf antwortete er fast verlegen: „Ich darf noch nichts sagen. Aber letztes Jahr war mein Vertrag längst unterschrieben, und man hatte vergessen, es publik zu machen.“ Nun, dieses Jahr unterlief dieser Fehler nicht. Letzten Freitag folgte die Meldung, dass die Option aus dem Zweijahresvertrag des 23-Jährigen, der in diesem Jahr Rookie of the Year werden könnte, gezogen wurde, und er auch nächstes Jahr in den Farben des Teams fährt. Am Montag wurde dann bekannt gegeben, dass auch Luca Marini weiter im Team seines Bruders bleibt. Wer von beiden eine Werks-Ducati neuesten Jahrgangs bekommt, oder ob eventuell gar zwei dieser Motorräder von dem Team eingesetzt werden, steht noch nicht fest und muss noch erörtert werden. Sollte es unterschiedliche Spezifikationen geben, wird es die Teamleitung angesichts der aktuellen Leistung ihrer Piloten bei der Wahl nicht leicht haben. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Ob Marc Márquez in Aragón wieder fährt oder Stefan Bradl noch einmal auf der Werks-Honda sitzt, stand bis Redaktionsschluss noch nicht fest. Dafür plant ein anderer Weltmeister im Motorland sein Comeback: Suzuki-Werkspilot Joan Mir hat bekannt gegeben, dass er es versuchen wird. Die Gerüchteküche kocht, dass sonst Dominique Aegerter sein MotoGP-Debüt geben könnte.

MOTOGP
In Misano brachte Michelin einen Versuchsreifen für vorne, der 2023 eingesetzt werden soll. Seine Mischung liegt zwischen der aktuellen harten und der mittleren Lösung. „Wir wollten einen Reifen, der den Grip der mittleren Mischung mit der Stabilität der harten Mischung beim Bremsen kombiniert“, so Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. Die Fahrer äußerten sich positiv von der Neuentwicklung. Francesco Bagnaia räumte aber gleich ein, dass er nicht wüsste, ob diese auch bei niedrigen Temperaturen funktionieren würde. „Die Temperaturen waren in Misano wirklich hoch, deswegen werden wir den Reifen woanders noch einmal testen“, so Taramasso.

MOTORRAD-WM
In Aragón wird es eine Schweigeminute für die verstorbene Königin Elizabeth II. geben.

Vorschau GP von Aragón

ZEITPLAN

GP von Aragón, Motorland Aragón (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 16. September 2022		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 17. September 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 18. September 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 19 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Aragón, Motorland Aragón

Sieger 2021
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2021
Moto3: Darryn Binder (ZA), Honda, 1.57,724 (= 155,2 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.51,778 (= 163,5 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati 1.46,322 (= 171,9 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.58,589 (= 154,1 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.52,206 (= 162,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.48,139 (= 169,0 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Sergio García (E), Honda, 1.57,976 (= 154,9 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex , 1.51,730 (= 163,5 km/h) (2020)
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha, 1.48,089 (= 169,0 km/h) (2020)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	211
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	181
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	178
4.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	138
5.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	125
6.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	123
7.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	115
8.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	101
9.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	101
25.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	2

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	198
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	194
3.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	157
4.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	156
5.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	117
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	115
7.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	108
8.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	101
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	100
10.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	98

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	204
2.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	193
3.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	169
4.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	147
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	140
6.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	138
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	124
8.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	84
9.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	70
10.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	67

Kriegsstimmung

Gleich kracht's: Jonathan Rea (#65) brachte Álvaro Bautista (#19) zu Fall

DUCATI

Die Gangart in der Superbike-WM wird härter. Weil Jonathan Rea Álvaro Bautista vom Motorrad fuhr, wurde er gar des Vorsatzes bezichtigt. Derweil holte Toprak Razgatlioglu zwei weitere Siege.

Von: **Imre Paulovits**

Sie taten es wieder. Weltmeister Toprak Razgatlioglu, Tabellenführer Álvaro Bautista und Ex-Weltmeister Jonathan Rea bekriegten sich in allen drei Rennen auf Messers Schneide und rissen die Zuschauer in Magny-Cours von den Sitzen. Doch wie sehr sie das Limit erreicht hatten, zeigte sich nicht nur im ersten Rennen, als sowohl Rea als auch Razgatlioglu stürzten, sondern erst recht im zweiten: Da verschätzte sich Jonathan Rea beim Ausbremsen von Bautista, rammte den Ducati-Werksfahrer und riss ihn zu Boden. Damit ist nun eine Fehde entfacht, die sich noch durch die ganze WM ziehen könnte.

„Ich habe ja nichts gegen die körpernahen Kämpfe, sie machen Spaß. Was Johnny hier aber aufgeführt hat, das war Absicht. Und das ist eines sechsfachen Weltmeisters nicht würdig", erklärte Álvaro Bautista, als er beim Zieleinlauf bereits umgezogen war. Dann setzte Marco Zambenedetti, Technischer Koordinator von Ducati Corse WorldSBK, noch einen nach. Er trat vor die Presse und meinte: „Das, was Jonathan Rea hier aufgeführt hat, war Absicht. Dass er unseren Fahrer zu Sturz gebracht und dafür nur eine Long Lap Penalty bekommen hat, steht auch im krassen Gegensatz dazu, was FIM-Präsident Jorge Viegas seit letztem Jahr in die Wege geleitet hat. Die Fahrer der Superbike-WM haben auch eine Vorbildfunktion für die Jüngeren. Dass ein sechsfacher Weltmeister so etwas macht, ist ungeheuerlich. Wir werden prüfen, auf welche Weise wir einen Protest einlegen können." Die Sache ist nur: Gegen die Entscheidung der Stewards gibt es keine Protestmöglichkeit.

Rea seinerseits fühlte sich zu Unrecht angegriffen. „Mir so etwas zu unterstellen, zeugt von mangelnder Bildung und Respekt. Ich würde niemanden absichtlich gefährden. In der Superbike-WM muss man aber mittlerweile aggressiv fahren, wenn man gewinnen will. Wir fahren voll am Limit, das haben auch die Stürze von Toprak und mir im ersten Rennen gezeigt. Und im Superpole-Race ist Bautista mit Toprak kollidiert und hat seinen Flügel und einen Teil seiner Verkleidung eingebüßt. Zwei Zentimeter anders und auch da hätte es einen Sturz gegeben. Ich habe mich nach dem Rennen gleich bei Álvaro entschuldigt. Ich kann ja verstehen, dass die Emotionen hoch sind, ich hoffe aber, dass wir in Barcelona wieder zur Tagesordnung kommen.

Derweil zeigte Razgatlioglu im Superpole-Race wieder seine Form und gewann. Nachdem im zweiten Rennen Bautista und Rea weg waren, fuhren Axel Bassani und Michael Ruben Rinaldi zu Hochform auf, doch zum Schluss hatte der Weltmeister wieder die meisten Reifenreserven und fuhr davon. In der WM liegt er nur noch 30 Punkte hinter Bautista. ■



WORLDSBK

Groß im Kommen: Bassani (#47) fuhr zwei Mal aufs Podest



WORLDSBK

Freudenfest: Die Fans feierten zwei Siege von Toprak Razgatlioglu

Supersport-WM

Aegerter wieder vorn

Auch wenn ihn Lorenzo Baldassarri hart bedrängte, setzte sich Dominique Aegerter in Magny-Cours wieder durch. Nun hat er wieder 19 Punkte Vorsprung.

Von: **Imre Paulovits**

Der Ausfall und die Sperre in Most hatten Dominique Aegerters WM-Führung mächtig zusammengestutzt. Und im ersten Rennen in Magny-Cours schmolz sie weiter dahin. Der Schweizer Ten-Kate-Pilot veranstaltete wieder eine seiner Aufholjagden, doch weiter als bis zum dritten Platz kam er nicht. Bahattin Sofuoglu war gestürzt und das Rennen wurde mit der roten Flagge beendet. Lorenzo Baldassarri lag zu diesem Zeitpunkt vorne, Aegerters Vorsprung in der Tabelle schmolz auf fünf Punkte.

Dann sah es im zweiten Rennen noch düsterer aus. Aegerter wurde in der ersten Runde in einige Rempeleien verwickelt und fiel bis auf den achten Platz zurück, während sich Baldassarri vorne abzusetzen begann. Doch der amtierende Supersport-Weltmeister legte eine unglaubliche Pace hin, machte seinen Drei-Sekunden-Rückstand trotz aller Überholmanöver, die auf dem Weg lagen, wett und übernahm die Führung. Doch nun drehte Baldassarri auf und hielt gegen. In der letzten Runde schaffte es Aegerter wieder an ihm vorbei, der Italiener wollte sich in Turn 14 wieder in Position bringen, doch er stürzte. „Es war spannend, aber ich kann wirklich zufrieden sein“, freute sich Aegerter. „Ich konnte diesen Rückstand wieder zufahren, und jetzt habe ich wieder 19 Punkte Vorsprung.“ ■



WORLDSBK

Ende gut, alles gut: Dominique Aegerter ist wieder klarer WM-Leader

Superbike-WM

Redding: Platz zwei!

Wenn er auch noch in der Lernphase steckt, Scott Redding wird langsam zum steten Gast auf dem Podest. Im ersten Rennen wurde er Zweiter.

Von: **Imre Paulovits**

Dass sich das Dreigestirn Toprak Razgatlioglu, Álvaro Bautista und Jonathan Rea an der Spitze bekämpft, ist man mittlerweile gewohnt. Doch in Magny-Cours wurde ein Vierkampf draus, denn Scott Redding konnte mithalten. Und als die beiden Weltmeister stürzten, war er es, der den Ehrenplatz hinter Bautista ins Ziel brachte. Im Superpole-Race reichte es für den Briten für Platz 5, und nachdem Jonathan Rea Álvaro Bautista umgefahren hatte und eine Long Lap Penalty bekam, fuhr Redding wieder auf diesem Platz Richtung Ziel. Doch der sechsfache Weltmeister legte eine unheimliche Aufholjagd hin und konnte den BMW-Werksfahrer noch einfangen. „Ich kann trotzdem mehr als zufrieden sein“, freute sich Redding. „Vor dem ersten Rennen hatten wir alle wenig trockene Trainingszeit, da hatte noch niemand eine wirklich perfekte Abstimmung und man konnte fahrerisch einiges wettmachen. Bis zum zweiten Rennen war dann jeder besser aufgestellt. Was uns noch fehlt, ist etwas initiale Beschleunigung, und dann können wir regelmäßig um Podestplätze kämpfen.“ ■



BMW

Mittendrin statt nur dabei: Scott Redding (#45) im Kampf mit zwei Weltmeistern

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Ja, es gibt ihn, den deutschen Nachwuchs. Im ersten Rennen verpasste Lennox Lehmann nach seinem Bravour-Ritt von Most in Magny-Cours das Podest im ersten Rennen als Vierter nur um zwei Zehntelsekunden. Und im zweiten Rennen stand mit Dirk Geiger der zweite Deutsche in diesem Jahr auf dem Sockel! Der Kawasaki-Pilot war auch völlig überwältigt. „Endlich“, kam es aus ihm hervor. „Es war ein richtig gutes, wenn auch anstrengendes Rennen. Auf dieser Strecke mit der engen Kurve hinter der langen Geraden kann man nie wissen, ob etwas von hinten kommt.“ Fast nicht zu glauben: Geiger war vorher noch nie in Magny-Cours ein Rennen gefahren. „Ich hatte aber von Anfang an ein Supergefühl gehabt, und das Team hat mir ein super Motorrad hingestellt. Ich hatte mir die ganze Zeit gesagt, das kann ein Podium werden, und schließlich wurde es auch eines.“ Lennox Lehmann war im zweiten Rennen lange in der Führungsgruppe, dann aber bis auf den 14. Platz zurückgefallen und alles andere als glücklich. „Mir hat einer den Kotflügel abgefahren“, knurrte der Freudenberg-KTM-Pilot. „Der klemmte und hing nach links unten und ich hatte Angst, dass ich deswegen stürzen werde. Ich habe ihn dann versucht auf der Geraden wegzutreten. Bis ich es geschafft habe, war die Lücke zur Führungsgruppe schon zu groß.“

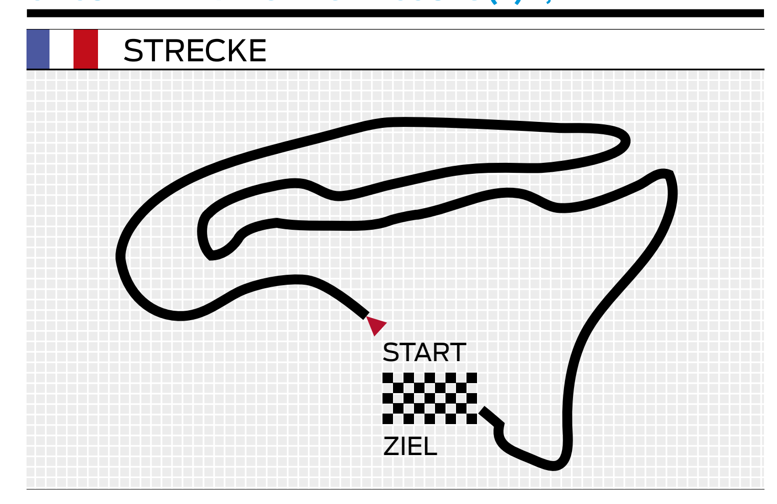
SUPERSPORT-WM

Patrick Hobelsberger hatte in Magny-Cours kein leichtes Wochenende. „Ich bin hier 2020 nur im Nassen gefahren und hatte in FP1 und FP2 auch nur sechs trockene Runden gehabt“, so der IDM-Meister. „Aber auch da gab es noch nasse Flecken, und die Ideallinie, die hier im Trocken anders ist als im Nassen, konnte ich erst in der Quali lernen. So habe ich mich in den Rennen etwas schwergetan.“

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS (F) 4,411 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.36,124
2.	Razgatlioglu	1.36,124
3.	Redding	1.36,233
4.	Bautista	1.36,416
5.	Gerloff	1.36,464
6.	Lowes	1.36,524
7.	Rinaldi	1.36,594
8.	Bassani	1.36,629
9.	Baz	1.36,630
10.	Öttl	1.36,675
11.	Mahias	1.36,678
12.	Locatelli	1.36,741
13.	Lecuona	1.36,892
14.	Vierge	1.37,280
15.	Van der Mark	1.37,411
16.	Laverty	1.37,793
17.	Nozane	1.37,830
18.	Tamburini	1.37,930
19.	Ponsson	1.38,182
20.	Bernardi	1.38,337

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	332 Punkte
2.	Razgatlioglu	302
3.	Rea	285
4.	Rinaldi	167
5.	Locatelli	166
6.	Bassani	151
7.	Redding	145
8.	Lowes	145
9.	Lecuona	140
13.	Öttl	53

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	363 Punkte
2.	Yamaha	338
3.	Kawasaki	313
4.	BMW	168
5.	Honda	155

ERGEBNIS 1. RENNEN

Magny-Cours (F) – 10. September 2022 19. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	34.06,991 min	1.36,715	25
2.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+4,079 s	1.37,170	20
3.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+6,751 s	1.37,048	16
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+8,531 s	1.37,344	13
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+9,022 s	1.37,329	11
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+17,260 s	1.37,080	10
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+20,044 s	1.37,952	9
8.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,712 s	1.37,786	8
9.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+21,583 s	1.37,281	7
10.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+23,854 s	1.37,800	6
11.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+26,929 s	1.36,921	5
12.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	21	+27,322 s	1.37,530	4
13.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+28,639 s	1.37,253	3
14.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+37,824 s	1.38,602	2
15.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+38,051 s	1,33,051	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Magny-Cours (F) – 11. September 2022 21. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	34.04,476 min	1.36,813	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+2,024 s	1.36,855	20
3.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+4,742 s	1.37,000	16
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+5,084 s	1.37,021	13
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+10,679 s	1.37,204	11
6.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+11,955 s	1.37,428	10
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+15,188 s	1.37,721	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+15,443 s	1.37,733	8
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+16,870 s	1.37,711	7
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+18,367 s	1.37,705	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+25,740 s	1.37,849	5
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+33,872 s	1.37,918	4
13.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+38,188 s	1.38,522	3
14.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	21	+41,389 s	1.38,445	2
15.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+42,657 s	1.38,627	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Magny-Cours (F) – 11. September 2022 20. WM-Lauf; 44,110 km über 10 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 20 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	16.07,145 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+1.891 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2.040 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3.983 s
5.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+5.019 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+5.690 s
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6.713 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+11.797 s
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+12.194 s
10.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+13.092 s
11.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+13.794 s
12.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+14.285 s
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+14.413 s
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+16.345 s
15.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	+23.491 s

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 10. September 2022 13. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	20.51,907 min
2.	Glenn Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+0,219 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,669 s
4.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+2,775 s
5.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+1 Sektor
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+1 Sektor
7.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor
8.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+1 Sektor
24.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+2 Sektoren
25.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 11. September 2022 14. WM-Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	32.05,040 min
2.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+4,507 s
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+7,789 s
4.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+11,646 s
5.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+18,179 s
6.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+18,698 s
7.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+18,977 s
8.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2	+19,305 s
18.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+41,960 s
21.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+48,370 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	286 Punkte
2.	Baldassarri	267
3.	Bulega	168
4.	Öncü	135
5.	Manzi	117
20.	Brenner	23
22.	Hobelsberger	21

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	350 Punkte
2.	Ducati	196
3.	Kawasaki	162
4.	Triumph	132
5.	MV Agusta	103

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 10. September 2022 11. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 20 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	24.39,806 min
2.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,078 s
3.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,430 s
4.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+0,636 s
5.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,140 s
6.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+5,647 s
7.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+5,843 s
8.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+5,901 s
9.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+6,023 s
16.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+10,853 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	197 Punkte
2.	Garcia	157
3.	Steeman	147
4.	Di Sora	130
5.	De Cancellis	107
6.	Lehmann	105
11.	Geiger	61

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 11. September 2022 12. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	24.49,603 min
2.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,342 s
3.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+0,429 s
4.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,587 s
5.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,703 s
6.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,414 s
7.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+1,740 s
8.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+2,143 s
9.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+2,308 s
14.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+4,584 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	267 Punkte
2.	Kawasaki	238
3.	KTM	105

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Jules Cluzel, der in den letzten zehn Jahren mehrmals nur knapp den Supersport-WM-Titel verloren hat, und der mit schweren Verletzungen zum tragischen Helden wurde, gab mit Ende der Saison seinen Rücktritt bekannt. Doch in Magny-Cours wuchs der 33-Jährige über sich hinaus, fuhr im zweiten Rennen auf den zweiten Platz und war hinterher völlig überwältigt. „Nach meiner Fußverletzung wusste ich gar nicht, ob ich für dieses Wochenende überhaupt bereit wäre. Im ersten Rennen war ich es auch noch nicht, das war für mich wie Aufwärmen. Im zweiten Rennen fuhr ich dann wie zu meiner besten Zeit."

Superbike-WM

Achter und kein bisschen leise

Zehnter Startplatz, Achter im ersten und Elfter im zweiten Rennen – die steile Lernkurve von Philipp Öttl riss auch bei schwierigen Verhältnissen in Magny-Cours nicht ab.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Philipp Öttl Magny-Cours auch aus der Supersport-WM kannte – mit dem Superbike ist die Strecke mit den schnellen Kurven und den extremen Bremszonen wieder eine ganz andere Sache. Das wechselhafte Wetter am Freitag machte die Sache auch nicht leichter. Doch bereits in den ersten Minuten von FP1, als die Strecke noch trocken war, schaffte der Superbike-Rookie die siebtbeste Zeit. „Danach war es wirklich schwierig, im Nassen eine Richtung für die Abstimmung zu finden. Als es am Samstagmorgen endlich trocken wurde, haben wir es dann aber doch richtig gut hinbekommen", freute sich Öttl.

So gut, dass er in der Superpole die zehntbeste Zeit schaffte, mit nur 0,5 Sekunden Rückstand auf die Spitze, seine beste Startposition in dieser Saison: „Das Motorrad war auf einem richtig guten Level. Und es war immer mein Ziel, mich in den ersten vier Startreihen zu qualifizieren. Daher hatte ich für das Rennen eine gute Ausgangslage. Dann hat auch der Start richtig gut funktioniert. Wir haben in Most etwas gefunden, das uns nun beständig hilft." Vorn fielen Rea und Razgatlioglu hin, Öttl machte es besser und brachte seine GoEleven-Ducati als Achter ins Ziel: „Ich hatte dazu den geringsten Rückstand in diesem Jahr zum Ersten. Wir haben uns richtig über diese Entwicklung gefreut."

Die Luft raus

Doch im Superpole-Rennen kamen wieder die harten Positionskämpfe, an die sich der Deutsche noch gewöhnen muss. „Ich hatte es an diesem Sonntag mit den Honda-Werksfahrern", wunderte sich Öttl. „Im Superpole-Rennen bin ich mit Xavi Vierge kollidiert, im zweiten Rennen mit Iker Lecuona. Da habe ich einige Plätze verloren." Im zweiten Rennen musste sich der 26-Jährige noch mit einem unsichtbaren Feind auseinandersetzen. „Mein Vorderreifen hat etwas Luft verloren. Nicht viel, aber wir haben uns für den weichen Vorderreifen entschieden, und da brauchte ich mehr Druck, um in den Bremszonen die Stabilität zu haben." Schließlich kam noch ein guter elfter Platz heraus.

Bei der nächsten WM-Runde in Barcelona steht Philipp Öttl nun vor einer weiteren Herausforderung: Die Werksteams haben dort getestet, er nicht. „Das wird ein interessantes Wochenende, denn die Gripverhältnisse dort sind schwierig. Mal schauen, was wir draus machen." ■



GOELEVEN

Starke Entwicklung: Philipp Öttl (#5) balgt sich mittlerweile mit Werksfahrern



GOELEVEN

Auch Lokalmatador Lukas Mahias (#44) hatte er im Griff

Streng nach Regeln: Der Motorradclub der Armee achtete auf alles, aber Sieger Tony Zind nahm es gelassen

Der erste Marathon

ARCHIV

1922 wurde erstmals der Bol d'Or ausgetragen, ein 24-Stunden-Rennen für Motorräder, Gespanne und leichte Autos. Er sollte der Vorreiter vieler heutiger Langstreckenrennen werden. Bei der Erstausgabe ging es sehr abenteuerlich zu, und die Schweizer Marke Motosacoche brillierte.

Von: **Imre Paulovits**

Was wollen die? Einen ganzen Tag mit den Dingern fahren? Das schaffen die doch nie! Die Zuschauer kamen in großer Zahl, um sich dieses Spektakel anzusehen. Denn vor 100 Jahren galten Motorräder und Gespanne, aber auch Autos, nicht unbedingt als langstreckentauglich. Regelmäßige Reparaturen am Wegesrand gehörten zum Alltag. Doch die Technik verbesserte sich mit großen Schritten, und der französische AAMM, der Verband Früherer Armee-Motorradfahrer, der auch nach dem Ende des Ersten Weltkriegs seinem geliebten Fortbewegungsmittel huldigte, wollte deren Zuverlässigkeit der Allgemeinheit beweisen – mit einem 24-Stunden-Rennen. Langstreckenfahrten zwischen mehreren Städten gab es auch schon früher, aber mit Zwischenhalten, nun sollte es einen Tag ohne Unterbrechung über einen Rundkurs gehen. Als Vorbild diente der Bol d'Or, ein Fahrradrennen, das bereits seit 1894 über eine volle Tageslänge abgehalten wurde und wo der Sieger dieser Schufterei mit einer Bronze-Trophäe in der Form einer Schüssel belohnt wurde.

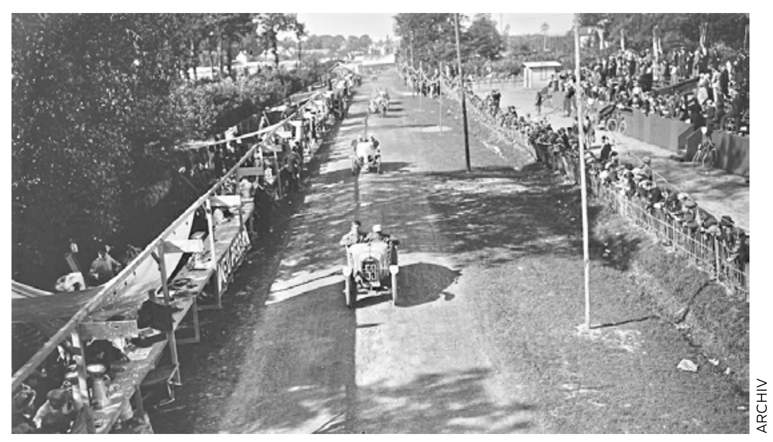
!

> Bei der Erstausgabe mussten die Fahrer, wie ganz bis 1953, die 24 Stunden allein bewältigen. Damals war die Technik noch fragiler als der Mensch.

Eugene Mauve, der die Triebfeder dieser Angelegenheit beim AAMM war, ließ eine 5,126 Kilometer lange Runde aus staubigen Lehmstraßen am nordöstlichen Rand von Paris zwischen den Orten Vaujour, Coubron und Livry-Gargan absperren. Er schrieb zwischen dem 27. und dem 29. Mai 1922 zwei 24-Stunden-Rennen aus: eines für Motorräder, eines für Gespanne und Cyclecars, die zwei Stunden, nachdem das Motorradrennen zu Ende und die Strecke soweit wieder aufgeräumt war, gestartet wurden. Um gewertet zu werden, waren insgesamt maximal vier Stunden Standzeit erlaubt, die längste davon durfte nicht länger als eine Stunde dauern, und in den ersten drei Stunden mussten mindestens 90 Kilometer zurückgelegt werden, um in der Wertung zu bleiben.

Führerschein weg

Die Motorräder sollten am Samstagmorgen um 6.30 Uhr gestartet werden, doch weil ein Monsieur Rasser, der mit seinem 350er-Eigenbau startete, seinen Führerschein nicht fand, wurde der Start verschoben. Nachdem das Dokument doch aufgetaucht war, ging die Reise los, wenn für Herrn Rasser auch nicht sehr lange – denn durch mehrere Plattfüße


ARCHIV

Volksfest: Die Leichtwagen ziehen an Schaulustigen und der Zeitnahme vorbei



ARCHIV

Ganz nah dran: Auf kleinen Wegen ging es an der Landbevölkerung vorbei

behindert, schaffte er die 90-Kilometer-Regel nicht. Dafür ging es an der Spitze zu wie bei einem Grand Prix. Leslie Pinney auf Triumph 500, Henri Naas auf Gnome-Rhône 500 und Jean Laurent auf Madoz 350 bekriegten sich um die Führung. Pierre de Font-Réaulx gab sich alle Mühe, den von seinem Schwager François Désert gebauten D.F.R 350 Zweitakter ins Rampenlicht zu bringen und verwickelte sich in einen unbarmherzigen Zweikampf mit Naas. De Font-Réaulx fiel in der letzten Stunde bei den 350ern weit in Führung liegend aus und wurde trotz seiner 214 gefahrenen Runden nicht gewertet. Naas konnte das Rennen zwar zu Ende fahren, von dem im Zweikampf aufgewirbelten Kalziumkarbid, der gegen die Staubentwicklung gestreut wurde, entzündeten sich aber seine Augen, und er musste mehrfach eine Pause einlegen.

Schweizer Uhrwerke

Von all dem ließ sich Tony Zind nicht beeindrucken. Der Mann aus Lyon, der so eng mit der Schweizer Marke Motosacoche verbunden war, dass er in vielen Chroniken fälschlicherweise sogar als Schweizer geführt wurde, drehte die Runden mit seinem 500er-Twin wie ein Uhrwerk. Er gönnte weder sich noch seinem Motorrad eine längere Pause, als zum Tanken und Reifenwechseln nötig war, und legte schließlich 243 Runden zurück, was 1245,618 Kilometer und einem Schnitt von 51,9 km/h entsprach. Naas schaffte 224 Runden, Dritter wurde François Clech auf der 250er-Motosolo, der mit 218 Runden viele größere Maschinen hinter sich ließ. Nach dem Ausfall von De Font-Réaulx gewann Laurent die 350er-Klasse mit ganzen 179 Runden im Ziel. Bemerkenswert war auch die Leistung von Marcel Violet. Der fahrende Ingenieur brachte seine 125er-Griffon-Sicam, die er selbst als „Motoclette" bezeichnete, auf 150 Runden und einen Schnitt von 32 km/h. Zeitweise schaffte er Stundenmittel bis zu 44 km/h. Bei den Gespannen machte einen Tag später Ed Gex den Motosacoche-Triumph gegen die Harley-Davidson-Übermacht komplett, bei den Cyclecars gewann André Morel mit seinem 1100er-Amilcar. Er schaffte 283 Runden oder 1450,660 Kilometer, was einem Schnitt von 60,45 km/h entsprach.

Ein Jahr später fand der Bol d'Or in Saint-Germain-en-Laye eine neue Bleibe, die später abwechselnd mit der Betonbahn von Linas-Montlhéry ganz bis 1951 blieb. Ebenfalls 1923 kam in Le Mans der erste Nachahmer, der zum wichtigsten 24-Stunden-Rennen der Welt aufsteigen sollte. Aber am Anfang stand der Bol d'Or, und am nächsten Wochenende wird dort zum 100. Geburtstag wieder mächtig Gas gegeben. ■



ARCHIV

Rückenschmerzen: Einen ganzen Tag zu fahren ging auf die Knochen von Sieger Zind

IDM Superbike

Stefan Kerschbaumer fährt in Hockenheim

Weil beide GERT56-Piloten, Julian Puffe und Toni Finsterbusch, verletzt sind, wird Teamchef Karsten Wolf den Österreicher Stefan Kerschbaumer aufbieten.

GERT56 war am Red Bull Ring in der IDM Superbike zum Zusehen verpflichtet gewesen. Die beiden Stammfahrer Toni Finsterbusch und Julian Puffe laborieren noch an ihren Verletzungen aus Schleiz und Assen und können dieses Jahr nicht mehr ins Renngeschehen der IDM eingreifen. „Wir wollen aber den Veranstaltern und den Fans zuliebe trotzdem in Hockenheim starten", versichert Teamchef Karsten Wolf. „Das ist auch eine Frage von gegenseitigem Respekt. Daher werden wir mit Stefan Kerschbaumer einen alten Bekannten im Team begrüßen." Kerschbaumer hatte je ein 24-Stunden-Rennen in der Langstrecken-WM in der Superstock-Klasse mit GERT56 als Teamkollege von Finsterbusch und eines mit Puffe gewonnen. In der IDM Superbike war er zuletzt 2020 mit BBC Racing am Start. ■ TBÖ



EISELE

Stefan Kerschbaumer: Nach zwei Jahren Pause wieder IDM Superbike

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM
Anstelle des in Suzuka schwer gestürzten Gino Rea wird der Franzose Alan Techer neben Mike Di Meglio und Josh Hook im F.C.C-TSR-Honda-Team den Bol d'Or fahren. Techer hatte dem Team 2018 beim Gewinn des Endurance-WM-Titels geholfen. In diesem Jahr war Techer im TATI Team Beringer unterwegs und wurde mit ihm bei den 24 Stunden von Spa Zweiter. Seinen Platz in dem Team wird beim Bol d'Or Leon Haslam einnehmen. Derweil hat die Familie von Gino Rea zu einer Spendenaktion für die Rehabilitation des Superstock-600-Europameisters von 2009 aufgerufen. Die Rehabilitation des 32-jährigen Londoners wird sich sehr lange hinziehen, so hat seine Familie in der Hoffnung, die Kosten zusammenzubekommen, das Konto https://www.gofundme.com/f/gino-rea-rehabilitation?utm_campaign=p_cf+share-flow-1&utm_medium=email&utm_source=customer eröffnet.

ENDURANCE-WM
Xavier Siméon, Endurance-Weltmeister 2019/20 im Team von SERT, wird beim Bol d'Or seinen Abschied als Berufsrennfahrer geben. Der 32-jährige Belgier fuhr 2018 auch ein Jahr in der MotoGP.

Langbahn-WM Vechta

Trésarrieu schon Champion

Obwohl er in Vechta nicht gewann, ist Mathieu Trésarrieu schon vor dem WM-Finale in Roden Langbahn-Weltmeister 2022. Local Hero Lukas Fienhage kam erneut auf das Podium und hat noch Chancen auf den Vizetitel.

Von: **Thomas Schiffner**

Verlierer des Tages war der nun ehemalige Weltmeister Romano Hummel. Obwohl die Chancen auf eine Titelverteidigung schon vor dem Rennen nurmehr theoretisch waren, ist der Niederländer jetzt ganz raus: Bereits in seinem ersten Lauf geriet sein Fuß unter die Fußraste, und der 23-Jährige musste das Rennen mit verletztem Knöchel beenden.

In den 15 Vorläufen gab erneut der dreifache Saisonsieger und WM-Spitzenreiter Mathieu Trésarrieu den Ton an. Doch diesmal war der Franzose nicht „allein“: Vor dem Finalrennen führten Zach Wajtknecht, Trésarrieu und Chris Harris punktgleich mit 18 Zählern die Wertung an. Sie waren damit direkt für das Finale qualifiziert. Lukas Fienhage, Dave Meijerink, Stanislaw Burza, Theo Pijper und der deutsche Wildcard-Fahrer Daniel Spiller mussten ins Last-Chance-Heat, in dem die zwei letzten Finalplätze verlost wurden.



GOFFELMEYER

Geschafft: Mathieu Trésarrieu ist nach 2017 zum zweiten Mal Weltmeister

WM-Debütant Spiller zeigte eine große Performance, scheiterte aber im Last-Chance Heat, das Fienhage vor (überraschend) Meijerink gewann, als Fünfter. Im Finale holte der Brite Zach Wajtknecht seinen ersten GP-Sieg, vor Trésarrieu, Fienhage, Harris und Meijerink. Da Chris Harris erneut Punkte auf Trésarrieu verlor, ist der Franzose bereits vor Roden (25.09.) Weltmeister. Nun könnten aber Wajtknecht und Lukas Fienhage die fünf Punkte Vorsprung des Briten noch einholen und einer den Vizetitel schaffen. ■

LANGBAHN-WM

Vechta (D), 10. September

1.	Zach Wajtknecht (GB)	18+4 P.
2.	Mathieu Trésarrieu (F)	18+3
3.	Lukas Fienhage (D)	17+2
4.	Chris Harris (GB)	18+1
5.	Dave Meijerink (NL)	11+0
6.	Stanislaw Burza (PL)	12
7.	Theo Pijper (NL)	10
8.	Mika Mejer (NL)	8
10.	Daniel Spiller (D)	9
15.	Fabian Wachs (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 6 Läufen

1.	Mathieu Trésarrieu (Weltm.)	97 Punkte
2.	Chris Harris	72
3.	Zach Wajtknecht	67
4.	Lukas Fienhage	67
5.	Theo Pijper	53
6.	Romano Hummel (NL)	52
7.	Stanislaw Burza	40
8.	Jakob Bukhave (DK)	38
15.	Jörg Tebbe (D)	15
16.	Stephan Katt (D)	15

ADAC MX Masters Holzgerlingen

Nagls Ausbau-Strategie

Im Dreikampf zwischen Max Nagl, Valentin Guillod und Jordi Tixier konnte der Deutsche seinen Vorsprung weiter ausbauen.

Von: **Frank Quatember**

Das vorletzte Rennen der ADAC MX Masters war der Hartboden-Klassiker im schwäbischen Holzgerlingen. Und nach den sonnenreichen Rennwochenenden regnete es rund um den Schützenbühlring in der Nacht zum Samstag heftig. Das machte den Oldschoolkurs schlammig und mehr als griffig, aber auch knifflig zu fahren. Für den deutschen „Klassiker“ Max Nagl waren diese Bedingungen ideal. Der 35-jährige Krettek-Husky-Pilot freute sich auch über die Startanlage – wie in der WM mit Gittern am Boden. Das erste Rennen am Samstag war eine klare Angelegenheit für den Deutschen. Nach dem Holeshot hatte Nagl freie Fahrt, einzig der starke Schweizer Gastfahrer Valentin Guillod (SHR-Yamaha) konnte zeitweise das Hinterrad von Nagl halten. Im Ziel hatte der einen Riesenvorsprung vor dem Westschweizer, Rang 3 belegte Nagls Verfolger in der Masters-Serie Jordi Tixier auf Sarholz-KTM.


ADAC MOTORSPORT

Bald am Ziel: Gesamtsieger Max Nagl

Tags drauf übernahm Max Nagl in Lauf 2 erneut sofort die Spitze, musste aber in Runde 5 Guillod vorbeilassen. Doch der erste Konter saß, zwei Runden später ging Max nach der Hofmeister-Kurve wieder in Front. Daran änderte sich nichts mehr, Rang 3 belegte wie gehabt Tixier. Ewiger Dritter zu sein, fuchste den Franzosen, und so war es Tixier, der im dritten Lauf den Start gewann. Doch zur Rennhälfte passierte ihn zunächst Guillod und später auch noch Spitzenreiter Nagl, der mit dem Tagessieg die Meisterschaftsführung vor dem Finale in Drehna (1./2. Oktober) weiter ausbaute. ■

MX MASTERS

Holzgerlingen (D), 10./11. September

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	1-1-2
2.	Valentin Guillod (CH), Yamaha	2-2-1
3.	Jordi Tixier (F), KTM	3-3-3
4.	Tom Koch (D), KTM	5-4-4
5.	Kevin Brumann (CH), Yamaha	4-5-5
6.	Stefan Ekerold (D), KTM	6-6-6
7.	Tim Koch (D), Husqvarna	7-10-7
8.	Boris Maillard (F), Suzuki	11-8-9
9.	Simone Croci (I), Husqvarna	10-9-10
10.	Adam Sterry (GB), KTM	8-7-38

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 8 Läufen

1.	Max Nagl	482 Pkte
2.	Jordi Tixier	423
3.	Tom Koch	391
4.	Adam Sterry	258
5.	Stefan Ekerold	245
6.	Tim Koch	234
7.	Valentin Guillod	211
8.	Boris Maillard	202
9.	Tanel Leok (EST)	167
10.	Lukas Platt (D)	155



Beinhart: Zmarzlik (#95) setzt sich im Finale gegen Lambert und Madsen (#30) durch

FIMSPEEDWAY.COM

Einziger Titelanwärter

Titelverteidiger Bartosz Zmarzlik ließ im mit 12 500 Zuschauer prall gefüllten Speedway Center Vojens in Dänemark keinerlei Zweifel aufkommen, dass er der alleinige Anwärter auf den Speedway-Weltmeistertitel ist.

Von: **Andreas Fahldiek**

Der dänische Star Leon Madsen stand erheblich unter Druck. Es war die letzte Möglichkeit, in Vojens den Vorsprung auf den führenden Zmarzlik deutlich zu verringern, um noch Titelchancen zu haben. Und das, obwohl das 300 Meter kurze Oval nicht zu seinen Lieblingsbahnen zählt. Auch Zmarzlik äußerte sich ähnlich, doch ein Sieg und ein zweiter Platz in den letzten beiden Vojens-GP-Rennen entlarvten dies eher als Koketterie. Beide Piloten schlossen die Vorläufe mit je zehn Punkten ab. Und beide belegten in ihren Halbfinals zweite Plätze.



FIMSPEEDWAY.COM

Titel zum Greifen nah: Zmarzlik

Im Finale hatte der mit blauer Helmfarbe fahrende Madsen gleich zu Beginn einen Aufsteiger, durch den der starke Patryk Dudek auf der Innenbahn ausgebremst wurde. Der Däne verlor danach den Anschluss. Auch Zmarzlik auf dem sehr ungünstigen dritten Startplatz kam nur mit frei schwebendem Vorderrad aus den Bändern.

Lamberts bestes Ergebnis

Dennoch gelang es ihm irgendwie, noch vor Robert Lambert in die erste Kurve einzubiegen. Der enorm schnelle Brite starte noch einen Angriff auf der Gegengeraden, doch Zmarzlik schnitt ihm den Weg ab und bremste ihn aus.

Der zweite Platz war Lamberts bislang bestes GP-Ergebnis. Erst nach seinem Sieg in Lauf 20 sicherte er sich seine Halbfinal-Teilnahme. Dies misslang Daniel Bewley, dem Sieger im Qualifying, im selben Lauf, weil er übernervös ins Startband fuhr. „Ich wollte den Sieg. Es war ein enges Rennen. Mit ein paar Zentimetern mehr wäre ich auch dabei gewesen. Das Ziel ist es, unter die ersten sechs zu kommen. Wir werden sehen, wo wir nach Torun stehen“, kommentierte Lambert.

Nach seinem zweiten GP-Sieg in dieser Saison konnte Zmarzlik seinen Vorsprung in der Gesamtwertung auf 20 Punkte ausbauen. Er sagte: „Die Bahn war ziemlich glatt, was das Überholen erschwerte und viel Konzentration erforderte. Die Startplätze waren der Schlüssel zum Erfolg. Ich habe von einem wirklich harten Startplatz gewonnen. Es gab nur einen anderen Sieger von der dritten Bahn (Mikkel Michelsen). Ich konzentriere mich nun auf Malilla und darauf, was ich mit meinen Motoren und Setups tun muss.“

Neben Dudek schlossen ein wiedererstarkter Tai Woffinden, der auch die schnellste Zeit an diesem Abend fuhr, und Michelsen die Vorläufe als Beste ab. Aber der Brite und der Däne scheiterten in den Halbfinals auf den sehr bevorzugten Außenbahnen. Maciej Janowski fuhr – wie in Gorzow – wieder nur zwei Punkte und hat sich endgültig vom Kampf um die Medaillen verabschiedet. ■

SPEEDWAY-WM

Vojens (DK), 10. September

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	10+ 3 Pkte.
2.	Robert Lambert (GB)	8+2
3.	Leon Madsen (DK)	10+1
4.	Patryk Dudek (PL)	11+0
5.	Rasmus Jensen (DK)	10
6.	Jason Doyle (AUS)	8
7.	Tai Woffinden (GB)	11
8.	Mikkel Michelsen (DK)	11
9.	Jack Holder (AUS)	7
10.	Daniel Bewley (GB)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	128 Pkt.
2.	Leon Madsen	108
3.	Daniel Bewley	91
4.	Patryk Dudek	90
5.	Robert Lambert	86
6.	Maciej Janowski (PL)	76
7.	Tai Woffinden	74
8.	Fredrik Lindgren (S)	74
9.	Mikkel Michelsen	70
10.	Jason Doyle	68

NACHRICHTEN

SENSATION DURCH CELINA LIEBMANN

Nicht Norick Blödorn (Deutscher Meister der Senioren) gewann in Stralsund die U21-Speedway-DM, sondern der 18-jährige Pfarrkirchener Erik Bachhuber. Blödorn (3.) stürzte im Heat gegen Bachhuber und wurde disqualifiziert. Die Überraschung des Tages aber war der Vizetitel für Speedway-Lady Celina Liebmann. Die 21-Jährige unterlag nur dem Meister und Blödorn.

SMOLINSKI-COMEBACK MIT SIEG

Dicke Überraschung beim Speedway „Night of the Fights“ in Cloppenburg: Der fast die ganze Saison ausgefallene Martin Smolinski hatte kurzfristig sein Comeback angekündigt und gewann sein erstes Rennen seit vier Monaten auf Anhieb. Zweiter wurde der Finne Timo Lahti.

TONI BOU WIEDER X-TRIAL-WELTMEISTER

Der für 21. Oktober geplante letzte Lauf zur X-Trial-WM wurde von der FIM abgesagt. Damit ist der Spanier Toni Bou nach vier Läufen erneut Indoor-Weltmeister, zum 16. Mal in 16 Jahren. Dem Repsol-Honda-Piloten winkt am Wochenende in Ponte di Legno (I) auch sein 16. Trial-GP-Titel.

DIGA PROCROSS KTM TEAM MACHT SCHLUSS

Das deutsche DIGA Procross KTM Racing Team unter Justin Amian schließt zum Saisonende die Türen. Grund ist eine schwere Erkrankung von Guido Amian, Vater des Managers. Deshalb wird sich Justin Amian auf unbestimmte Zeit aus dem MXGP-Fahrerlager zurückziehen.

GAPPMAIER ZUM DRITTEN

Daniel Gappmaier holte sich zum dritten Mal hintereinander den Speedway-Sieg in Mureck. Zweiter wurde der Tscheche Petr Chlupac vor Ivan Maticic (SLO). Landsmann Dennis Stojs schied im Finallauf durch Sturz aus.

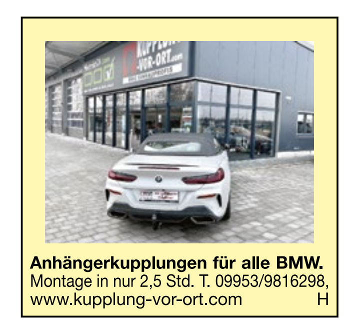


MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



2000/03 BMW Z8, nur 1A, bis max. 70000 km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



1973 Ferrari 246 GT Dino, langjähriger Vorbesitz, Teilnahme an diversen Oldtimer-Events. € 349.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar



1993 Jaguar XJ220, erst 7.200 km, seit 1999 in 2. Hand! € 625.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

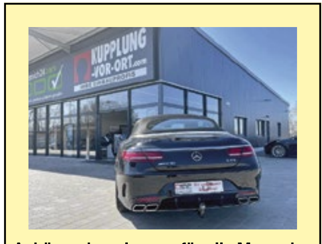


1965 Lamborghini 350 GT Interim, einer von 3! Erste Klasse! € 698.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



1994 Mercedes W124, aus erster Hand, Garagenfahrzeug in ausserordentlich gutem Zustand, 100 kW (136 PS), keinerlei Schäden, fantastisch gepflegt, nur 69.950 km, VB 18.700,- €. 0171/2757076



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



1957/63 Mercedes 300 SL Roadster, guter Zustand. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Porsche



1957 Porsche 356 Speedster, 100 PS, Sebring Sportauspuff, sensationell restauriert! € 399.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



Porsche 993 Carrera 2S, Bj. 1997, 34000 km, rot, Leder beige, autom., 93.911,– €. Tel. 0171/1292484



1995/97 Porsche 993 GT2, nur original und erstklassig… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

www.Rennsportshop.com



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht…Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

700 qm Gewerbehallen, Bayr. Eisenstein (Nähe tsch. Grenze), aufgeteilt in 2 Hallen, ebenerdig u. befahrbar. (300 qm + 400 qm) inkl. Heizung u. Belüftung. Fast alle Gewerbe mögl. inkl.18 Stellplätze. 690.000,- €, Tausch oder Inzahlungnahme PKW (Oldtimer) mögl. (keine Teppiche). 0171/5447207



Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022 www.amc-burgau.de



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 40/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl | Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift | Datum

Leserbriefe



INDYCAR

Durch die spektakuläre Corkscrew-Passage in Laguna Seca gibt es viele Linien. Jimmie Johnson nimmt hier nicht die ideale

Der Fisch stinkt am Kopf

Mick Schumacher bei Haas
MSa 39/2022

Die letzten fünf Rennen hatte Mick Schumacher seinen Teamkollegen Kevin Magnussen bei Haas absolut im Griff. Er wird von seinem Team für jedes verlorene Zehntel infrage gestellt, aber die unterirdischen Boxenstopps und Teamorder kann der beste Fahrer nicht mehr gutmachen. Bei Haas sind beide Fahrer auf alle Fälle besser als das Team und das Auto.

Das Haas-Team kann sich aus meiner Sicht nur glücklich schätzen, beide als Fahrer zu haben. Und das blöde Warten bei der Vertragsverlängerung rächt sich hoffentlich! Denn hier stinkt der Fisch am Kopf ...

Robert Mödl
D-83727 Schliersee

Trauerspiel Alpine!

Alpine, Piastri und die Zukunft
MSa 39/2022

Welch ein Trauerspiel bei Alpine. Alain Prost hätte hier sicher besser beraten können. Dumm nur, dass ihn die Teamleitung schon letztes Jahr vergrault hat. Im Geiste kann ich sehen, wie er sich nun ins Fäustchen lacht.

Harald Böhn
D-67069 Ludwigshafen

Alle austauschen

Ferrari-Pannen in Zandvoort
MSa 39/2022

Wie lange will sich Binotto noch vor seine Boxencrew stellen, die nicht mal bis vier zählen kann? Enzo Ferrari hätte schon längst das ganze Team ausgetauscht, bis auf die Fahrer, die alles geben. Die können einem leidtun.

Hans Jurcys
D-67823 Oftersheim

Fans verbannen?

Fan-Randale in Zandvoort
MSa 39/2022

Das ist jetzt nach Spielberg das zweite Mal, dass holländische „Fans“ negativ auffallen, dieses Mal sogar für eine rote Flagge sorgen. Beim nächsten Mal würde ich ein komplettes Verbot von holländischen „Fans“ vorschlagen – auch wenn 99 Prozent der Fans nichts dafür können. Aber nur so können solche Idioten von der Rennstrecke ferngehalten werden.

Tom Leitner
D-85399 Hallbergmoos

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)
20. Oktober 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Samstag, 17. September

09.30	Endurance-WM, Bol d'Or 2021 (Highlights)	Eurosport 1
ab 11.30	Tales of Valentino (Rossi), 3 Folgen	Servus TV
12.25	Moto3-WM Aragón, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Aragón, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
ab 13.45	Endurance-WM, Bol d'Or **LIVE** (bis 00.00)	Eurosport 1
15.10	Moto2-WM Aragón, Qualifying **LIVE**	Servus TV
16.05	Hardenduro-WM, Kanada (Zus.)	Servus TV A**
Sonntag, 18. September		
01.00	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Sport 1+*
ab 09.20	Endurance-WM, Bol d'Or **LIVE** (Forts.)	Eurosport 1
10.20	Motorrad-WM Aragón, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.50	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV

Livestream/Internet

Freitag, 16. September

ab 09.00	Motorrad-WM Aragón, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Aragón, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
Samstag, 17. September		
07.30	Super GT Sugo, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 09.00	Motorrad-WM Aragón, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
09.00	GTWC Valencia, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
11.15	GT2-Euroserie Valencia, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 12.25	Mot.-WM Aragón, alle Qualifyings **LIVE**	servustv.com
ab 12.35	Mot.-WM Aragón, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ca. 13.50	GTWC Valencia, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.30	Endurance-WM Le Castellet, Rennen **LIVE**	servustv.com
17.15	GT2-Euroserie Valencia, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 18. September		
06.30	Super GT Sugo, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	GTWC Valencia, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 10.20	Motorrad-WM Aragón, alle Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 11.00	Motorrad-WM Aragón, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ca. 13.50	GTWC Valencia, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15.–17.09.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Bristol	USA
17./18.09.	Rallycross-WM, Montalegre (2 Rennen)	P
17./18.09.	GTWC Europe Sprint Cup, Valencia (+ GT2)	E
17./18.09.	Ferrari Challenge, Silverstone	GB
18.09.	Super GT, Sugo	J

Motorrad

16./17.09.	Trial-WM, Ponte di Legno	I
17.09.	Speedway-GP, Malilla	S
17.09.	Speedway-U21-EM-Finale, Nagyhalasz	H
17./18.09.	Endurance-WM, 24h Le Castellet/Bol d'Or	F
17./18.09.	Grasbahnrennen, Heringen	D
18.09.	Motorrad-WM, Alcañiz (Aragón)	E
18.09.	Langbahn-DM (Solo), Schwarme	D

Vorschau



XPB

Formel 1: Wir haben Alpine-Boss Laurent Rossi zum Interview gebeten



GTWC

GTWC: In Valencia trifft sich die GT3-Elite zum World Challenge Sprint-Event


RED BULL

Rallycross-WM: Große Sprünge und wilde Drifts liefern die RX-Stars in Portugal


MOTOGP

MotoGP: Kann Francesco Bagnaia seinen Sieg von 2021 in Aragón wiederholen?

auto motor und sport

KONGRESS MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2022



Marcus Willand
Partner bei MHP – A Porsche Company



Dr. Jörg Rheinländer
Vorstandsmitglied HUK-COBURG Versicherungsgruppe

22.09.2022

UNTERWEGS ZU MEHR NACHHALTIGKEIT



Sebastian Vettel
Formel 1-Rennfahrer



Wolf-Henning Scheider
Vorstandsvorsitzender der ZF Group



Theres Gosztonyi
Vice President B2C, Michelin Europa Nord



Dr. Daniela Werlich
CTO Customcells Holding GmbH

All keynotes available in english!



Luca De Meo
Präsident von Renault S.A.S



Markus Schäfer
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Wie dramatisch sind die Folgen für die Automobilindustrie?

Der auto motor und sport KONGRESS bildet auch 2022 wieder die Plattform für richtungsweisende Akteure der Automobil- und Zuliefererindustrie.

- Was bedeutet Nachhaltigkeit im Mobilitätskontext?
- Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind absehbar?
- Haben wir ausreichend Energieressourcen?
- Alternativen zu problematischen Rohstoffen?
- Wie können wir Lieferketten künftig zuverlässiger gestalten?

www.ams-kongress.de

JETZT ONLINE ANMELDEN

Unsere Gold-Sponsoren







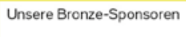
Unsere Silber-Sponsoren







Unsere Bronze-Sponsoren







Unser Content-Partner

McKinsey & Company

Unsere Partner





























